Atelier interdépartemental
11 décembre 2002

ROUTE DES JEUNES : QUELLES RÉDUCTIONS DES RISQUES ?

Avec la participation de

P. ASSAILLY
O. GUYE
G. BULOT
E. RENARD
et de tous les acteurs investis
dans le champ de la prévention routière

REGION RHÔNE-ALPES

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DIRECTION REGIONALE DES AFFAIRES SANITAIRES ET SOCIALES DE RHÔNE-ALPES

urcam
Union Régionale des Caisses d'Assurance Maladie Rhône-Alpes

FONDATION DE FRANCE

cram

Cet atelier interdépartemental s'inscrit dans le cadre d'un programme régional d'étude - action qui associe le CRAES-CRIPS et l'ADES de la Drôme, la LCVR de la Drôme, l'ADESSI de l'Isère, le CODES de la Loire et l'ADES du Rhône ainsi que la Sécurité Routière et l'Education Nationale autour d'une meilleure compréhension des conduites à risque des jeunes sur la route en milieu rural dans le but d'enrichir les démarches de prévention.

Réalisation : Lucie PELOSSE
Mise en page : Aurélie BARISON
Date d'édition : Janvier 2003

Nous tenons à remercier l'ensemble des acteurs ayant participé à cette journée.

SOMMAIRE

PROPOS INTRODUCTIFS

P.1 > **L'approche internationale en prévention des traumatismes et en promotion de la sécurité. Un cadre général pour penser les accidents des jeunes sur la route.**

Claude BOUCHET / CRAES-CRIPS

P.5 > **Les accidents de la circulation chez les jeunes en Rhône alpes, données épidémiologiques.**

Olivier GUYE, ORSRA

P.6 > **Comment produit-on des connaissances sur la prévention de l'accident ?**

Jean Pascal ASSAILLY / INRETS

APPORTS CROISES AUTOUR DE DEMARCHES DE PREVENTION

P.9 > **Le continuum éducatif Sécurité Routière / Education Nationale : APER ASSR BSR**

Françoise BRUN / Education Nationale

P.11 > **Présentation d'un nouvel ensemble documentaire : le risque, les jeunes et la sécurité routière**

Emmanuel RENARD / Prévention Routière

P.17 > **Les actions de sécurité routière de l'ANPA en Rhône-Alpes**

Ghislaine BULOT / ANPA

P.20 > **Le projet de guide méthodologique du réseau régional de l'éducation pour la santé : la prévention des prises de risques des jeunes sur la route**

Lucie PELOSSE / CRAES-CRIPS

TRAVAUX EN ATELIERS AUTOUR D'AXES PRIORITAIRES

P.23 > **Atelier A**
Comment accroître la perception des risques et la compréhension de leur sens ?

P.28 > **Atelier B**
Comment renforcer la responsabilité de chacun et la capacité à l'exercer ?

P.34 > **Atelier C**
Quelles formes d'organisation collective pour réduire les risques ?

P.39 > **Atelier D**
Comment réduire la violence et l'agressivité sur la route ?

P.43 > **Atelier E**
Comment agir sur les représentations sociales et médiatiques qui valorisent les prises de risque ?

SYNTHESE ET MISE EN PERSPECTIVES

P.47 > **Elaborées par Patrick PELEGE / CRAES-CRIPS**

P.50 > BIBLIOGRAPHIE

> PROPOS INTRODUCTIFS

L'approche internationale en prévention des traumatismes et en promotion de la sécurité. Un cadre général pour penser les accidents des jeunes sur la route.

Claude BOUCHET / Directeur du CRAES-CRIPS*

Je voudrais d'abord excuser Mme Martine Bantuelle, responsable d'un service d'éducation pour la santé à Liège, cheville ouvrière du réseau francophone de prévention des traumatismes, et dans ce cadre, participante active aux séminaires internationaux organisés régulièrement sur cette thématique que j'avais sollicitée pour cette mise en perspective. Une urgence l'empêche d'être avec nous. Je vais tenter d'apporter cet éclairage avec certainement bien moins de pertinence et de connaissance du champ.

1/ Pour la question des prises de risque sur la route, nous nous situons dans un double référentiel.

Le référentiel global : la promotion de la santé comme processus qui confère aux populations le moyen d'assurer un plus grand contrôle sur leur propre santé et d'améliorer celle-ci. La référence est celle de la charte d'Ottawa avec ses cinq composantes :

1. Elaborer une politique publique saine
2. Créer des milieux favorables
3. Renforcer l'action communautaire
4. Acquérir des aptitudes individuelles
5. Réorienter les services autour des besoins

Cette charte a été le vecteur d'une attention forte portée au concept d'« empowerment » comme renforcement du pouvoir des personnes d'agir en responsabilité sur leur vie et leur environnement.

Ce concept est très lié au courant actuel de développement des « compétences sociales » : capacité d'analyse critique de l'environnement, de l'aptitude à l'influencer à travers, en particulier, un développement de l'estime de soi en relation avec un sentiment de responsabilité vis à vis des autres (avoir le sentiment qu'on compte pour les autres comme préalable).

Promotion de la santé renvoie pour nous ici à la promotion de la sécurité, avec un déplacement de l'attention des facteurs de risques aux facteurs de protection.

* Collège Rhône-Alpes d'Education pour la Santé – Centre Régional d'Information et de Prévention Sida

Cette charte est aussi le vecteur d'une réflexion importante sur le partage de responsabilités dans le champ social et politique : que mettre sur le dos de l'individu, de ses compétences, de ses aptitudes ? Que mettre sur le dos de la collectivité ?
Quelles contraintes accepter au nom de la solidarité, réduisant sa liberté ?
Faut-il brimer les plus compétents pour obtenir une protection structurelle pour les autres ?
Plus le monde devient compliqué, plus les facteurs de risques se multiplient, moins on peut faire peser sur l'individu toute la responsabilité de ses comportements et de ses actes.

La Promotion de la santé nous aide à pointer le fait que la qualité de la société réside pour partie dans le compromis entre le respect des libertés individuelles (accompagnées par l'éducation) et les contraintes que le système est en droit d'imposer.

Dans ce référentiel global, s'inscrit le référentiel santé publique centré autour de la prévention de risques spécifiques, de la prévention des traumatismes.

Il est construit autour de trois blocs :
1. Traumatismes accidentels (de sport, domestiques, de la route …)
2. Traumatismes causés par la violence
3. Traumatismes qu'on s'inflige à soi même (mutilations, suicides…)

Les études, les évaluations ont montré l'importance d'un cadre général de réflexion mais la nécessité, pour agir, de privilégier des approches sectorielles.

Une modélisation spécifique, la matrice de Haddon, que Martine Bantuelle nous a présenté lors du séminaire du 10/07/02, permet de découper le problème et les stratégies d'intervention. Cependant cette approche technique, issue des sciences de l'ingénieur, doit être complétée d'analyses relevant d'autres champs et références.

Ainsi on doit noter :

L'importance des écarts sociaux dans la mortalité et la morbidité avec un fort gradient social pour les blessures par accidents ou intentionnelles, tout particulièrement pour l'enfance, mais avec parfois un gradient inverse pour certains accidents de la route.

Les constantes dans les stratégies pour réduire la fréquence et la gravité des blessures

→ Pour augmenter les prises de conscience.

Avec l'importance d'associer information et accompagnement éducatif, compte tenu des difficultés pratiques à concrétiser les connaissances.

→ Pour prendre en compte la vulnérabilité différente selon les groupes.

Tenir compte des différences sociales dans la distribution des risques, en particulier du fait que, pour les populations précarisées, la prise de risque est d'autant plus forte que le « capital individuel » est perçu comme peu important (estime de soi plus faible et pratiques de vigilance moins grandes), la communication étant par ailleurs plus difficile du fait de différences de formation et d'études.

→ Pour ne pas « culpabiliser les victimes ».

En différenciant les facteurs plus liés à l'environnement (enjeu de sécuriser le milieu)
et ceux plus liés aux comportements, plus inhérents aux personnes.

2/ Les recherches internationales permettent de dégager des facteurs d'efficacité

→ L'importance d'avoir des objectifs réalistes adaptés au milieu et avec des pistes de solutions
→ L'enjeu premier d'une vision commune, d'un langage partageable
→ L'importance d'un processus dynamique, la garantie de continuité dans l'action
→ La qualité des informations
→ L' approche du système
→ La qualité des pratiques, l'innovation dans les outils
→ L'équité par le jeu des acteurs – en favorisant l'expression des populations

Ces recherches sur les conditions d'efficacité sont à rapprocher des stratégies proposées par l'OMS autour du concept de « communautés sures » avec des dimensions incontournables.

Le partenariat : la nécessité de mise en commun des compétences, de *multidisciplinarité* devant un processus complexe nécessitant une forte *intersectorialité.*

La mobilisation communautaire : supposant identification des ressources, mise en réseau, mobilisation sur la durée.

L'importance de formations partagées.

La construction de projets par étapes sur la durée (5-10 ans).

La qualité du diagnostic et des indicateurs de suivi.

Le double champ stratégique : environnemental et comportemental.

L'implication des leaders, des politiques locaux, un enjeu essentiel.

3/ Le dernier séminaire du réseau international (Montréal juin 02) a aidé à questionner le sens commun et à avancer autour de questions en débat

L'expérience de l'accident

Les changements d'attitude et de comportements ne paraissent pas si évidents. L'effet « confrontation directe » paraît s'user assez vite mais les mises en situation, le rapport à l'émotionnel, sont des manières de renforcer la mobilisation.

La dimension personnalité

La culture de la sécurité dans une communauté paraît aussi importante.

Le niveau socio-économique et le mode de vie semblent très liés aux prises de risque

Le rôle des parents

Des programmes menés avec les parents permettent d'augmenter le niveau de limites qu'ils peuvent imposer.

L'utilisation de la violence dans la communication pour confronter la violence traumatique

Devant le défaut de preuve d'efficacité, il reste nécessaire d'interroger l'ensemble de l'acte éducatif en référence à la complexité des prises de risque.

La dimension groupale

Le nombre de passagers est un facteur d'accident mais la responsabilité sociale est un facteur de protection.

Autant d' éléments qui nous intéressent dans nos projets de prévention et de promotion de la santé.

Pas de réponse simple, pas de stratégie unique, pas de cible unique mais une dynamique à construire qui doit prendre en compte le maximum de dimensions, mobiliser le maximum d'acteurs autour d'analyses et d'outils partagés : c'est l'enjeu de cette journée.

Les accidents de la circulation : un problème de santé chez les jeunes de 15-24 ans en Rhône-Alpes ?

mai 2001

Quoi de plus naturel que de prendre la route à 15-24 ans, au plan symbolique comme au plan pratique, vers les loisirs, les études, le travail ? Le réseau routier favorise l'exploration, la découverte, la pratique de bon nombre d'activités sociales dont ni les jeunes ni les moins jeunes n'entendraient se priver. Dans le même temps, les blessures de la route marquent une partie de cette jeunesse jusqu'au décès.

Ce document a été conçu pour contribuer à rendre lisibles les principaux éléments d'information disponibles sur les accidents de la circulation des jeunes en Rhône-Alpes. Il a pour finalité de donner aux professionnels de la prévention les éclairages utiles à l'orientation et l'efficacité de leurs actions et de contribuer à rendre plus sûr l'espace routier.

Des précisions

Les sources de l'information

- **Observatoire Régional des Routes et de la Sécurité Routière (ORSR)** : fichiers des accidents du SETRA (Service d'Etudes Techniques des Routes et des Autoroutes) : les forces de l'ordre (Gendarmerie, Police, CRS) alertées sur les lieux d'un accident avec dégâts corporels remplissent un bulletin d'analyse d'accidents corporels (BAAC). Les BAAC sont transmis aux services centraux de la police et de la gendarmerie puis au SETRA avant d'être exploités par l'ORSR.

- **Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) et Association du Registre des Victimes des Accidents de la Circulation du Rhône (ARVAC)** : données issues du Registre des Victimes d'Accidents de la Circulation du Rhône. Un questionnaire est complété par les services de secours et de soins (publics et privés) qui assurent la prise en charge sanitaire de toute personne tuée ou présentant des lésions corporelles dans les suites d'un accident de la circulation survenu dans le département du Rhône. Outre les informations relatives aux circonstances de l'accident, le questionnaire renseigne sur l'état de santé initial.

- **Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE)** : estimation de la population au 1" juillet 1996.

- **Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale (INSERM)** : statistiques annuelles de décès.

Les chiffres utilisés portent sur la période de trois ans (1995-1996-1997) *quelle que soit la source.*

Remarques

Pour l'ORSR, les données concernent tous les accidents survenus dans la région Rhône-Alpes que les victimes soient ou non domiciliées dans la région.
Pour l'INRETS-ARVAC, il s'agit des personnes accidentées dans le département du Rhône.
Pour l'INSERM, les données concernent les décès des habitants de la région.

Définitions

- **Victime** : tout individu décédé dans les 6 jours, ou blessé dans l'accident de la circulation.

- **Tué** : victime décédée sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident pour le SETRA et quel que soit le délai pour l'INSERM.

- **Type d'usagers** : piéton ou moyen de transport utilisé en qualité de conducteur ou passager au moment de l'accident: bicyclette, cyclomoteur, moto, véhicule léger et autres.

- **Gravité** : la définition est prise au sens de l'échelle de mesure des lésions corporelles utilisées par l'INRETS-ARVAC (AIS).

- **Abbreviated Injury Scale ou AIS** : échelle de gravité qui, à chaque blessure, associe une sévérité variant de 1 (blessure mineure) à 6 (blessure mortelle). Elle est utilisée par le Registre des Victimes du Rhône et permet de calculer un score lésionnel à partir des données cliniques recueillies.
  Pour un blessé multiple, l' AIS pris en compte est celui de la blessure la plus grave.

- **Agglomération** : partie de route située entre les panneaux d'entrée et de sortie nommant la commune.

- **Rase campagne** : partie du réseau routier située hors agglomération.

Les jeunes de 15 à 24 ans sont deux fois plus touchés que l'ensemble de la population

Quels que soient les circonstances de l'accident et le sexe, chaque année en Rhône-Alpes 4870 jeunes de 15 à 24 ans sont victimes d'accidents de la circulation.

Pour plus de la moitié des victimes, le moyen de transport utilisé lors de l'accident est la voiture, suivi des cyclomoteurs (20%) et des motos (15%).

Ces moyens de transport changent en fonction de l'âge :

- chez les 15 à 19 ans, il s'agit principalement de la voiture (44% des victimes) et du cyclomoteur (36%), tandis que la moto est utilisée par moins de 10% des victimes.
- chez les jeunes de 20 à 24 ans, plus des 2/3 des victimes utilisaient la voiture, environ 15% la moto, tandis que la part des cyclomoteurs est plus limitée (5%).

Les trois principales circonstances des accidents corporels sont :

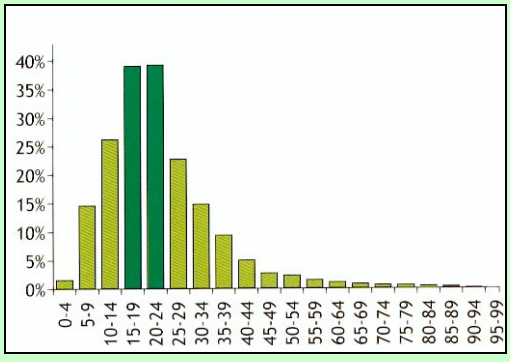
- l'accident contre un véhicule à 4 roues (2/3 des victimes)
- l'accident sans antagoniste (17%)
- l'accident contre obstacle fixe (12%).

Près d'un jeune sur deux qui décède est la victime d'un accident de la circulation

En Rhône-Alpes comme en France, les accidents de la circulation sont la première cause de mortalité chez les jeunes de 15 à 24 ans.

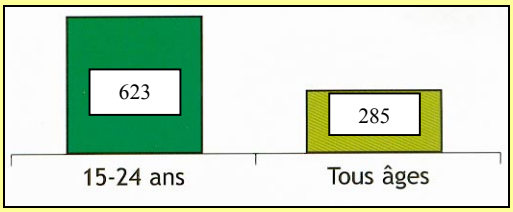
Tous âges confondus, quel que soit le sexe, les accidents de la circulation représentent 40% des décès chez les jeunes alors qu'ils sont en cause dans 1,5% des décès de l'ensemble de la population de Rhône-Alpes. A titre de repère, les suicides, deuxième cause de mortalité chez les jeunes, représentent 14% des décès des 15-24 ans, les tumeurs 7% et le sida 0,5%.

Part des accidents de la circulation dans le total des décès de chaque tranche d'âges en Rhône-Alpes



Source : INSERM (1995-1997)

Nombre de victimes en Rhône-Alpes rapporté à la population domiciliée dans la région
(Nombre annuel pour 100 000 personnes)



Sources : SETRA (1995-1997), INSEE (Estimations)

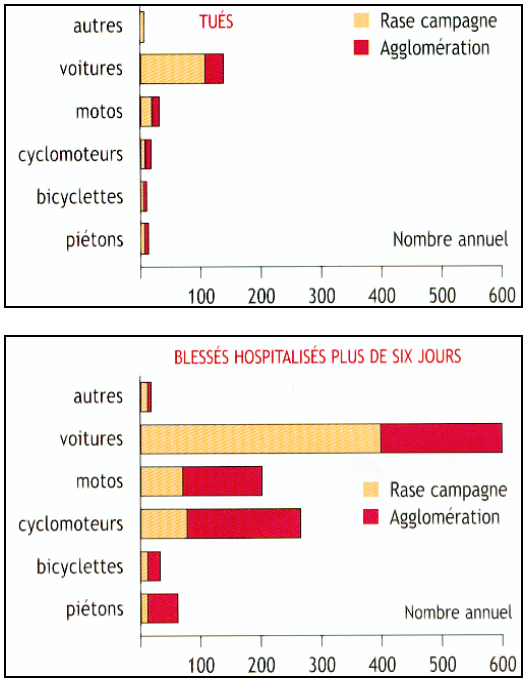
Les accidents sont plus souvent mortels en rase campagne

Les accidents survenant en rase campagne sont moins fréquents (environ 40% du total des accidents) qu'en agglomération. Mais leurs conséquences corporelles sont spécifiques :

- en termes de mortalité, près des 3/4 des jeunes tués, tous types d'usagers et les deux sexes confondus, ont été accidentés hors agglomération.
- en revanche, il y a autant de blessés hospitalisés plus de 6 jours en rase campagne qu'en agglomération.

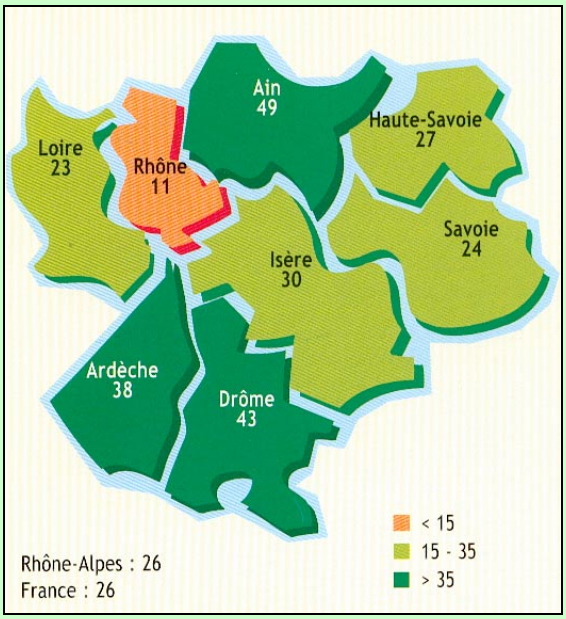
La répartition de ces blessés en fonction du moyen de transport est différente selon le milieu. En rase campagne, il y a davantage de blessés hospitalisés plus de six jours pour les occupants de voitures, tandis qu'en agglomération ils sont plus fréquents pour les autres types d'usagers.

Répartition des tués et blessés hospitalisés plus de six jours selon le type d'usager et le lieu de survenue



Source : SETRA (1995-1997)

Nombre de tués rapporté au nombre de jeunes domiciliés dans chaque département



Sources : SETRA (1995-1997), INSEE (Estimations)

La mortalité routière est inégale dans les différents départements

Le rapport du nombre de tués sur les routes de 15 à 24 ans au nombre de jeunes dans chaque département permet des comparaisons géographiques.

La région se décompose en trois classes de départements :

- la mortalité est la moins élevée dans le Rhône
- l'Ain, l'Ardèche et la Drôme sont les trois départements où la mortalité observée est la plus élevée
- l'Isère, la Loire, la Savoie et la Haute-savoie constituent le corpus intermédiaire.

Cette disparité trouve sa principale explication dans le niveau d'urbanisation des départements: fortement marqué dans le Rhône par la présence de l'agglomération lyonnaise, à l'inverse des départements de l'Ain, de l'Ardèche et de la Drôme.

D'autres facteurs contribuent à cette observation et constituent les axes de la recherche en accidentologie routière: variabilité du réseau routier, densité du trafic, environnement et, sans doute, attitudes et pratiques des conducteurs différentes selon ces facteurs.

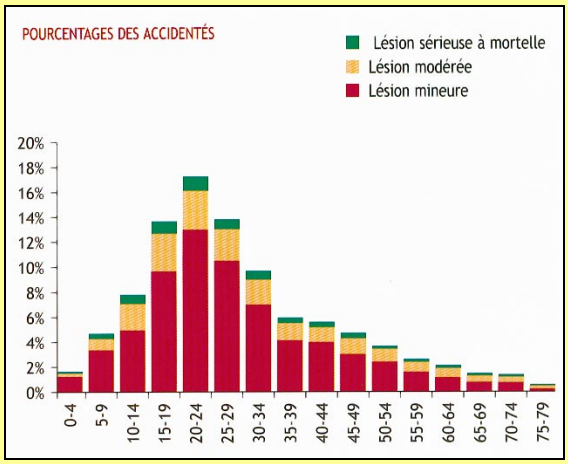
Les conséquences corporelles en dehors de la mort sont lourdes

Les données illustrées par l'histogramme montrent que chez les 15- 24 ans, la fréquence des lésions corporelles initiales est plus importante que dans les autres classes d'âge.

En outre, parmi les victimes présentant des lésions sérieuses à mortelles observées dans le registre, près de 30% concernent les jeunes de 15 à 24 ans, piétons et usagers de deux roues motorisés principalement.

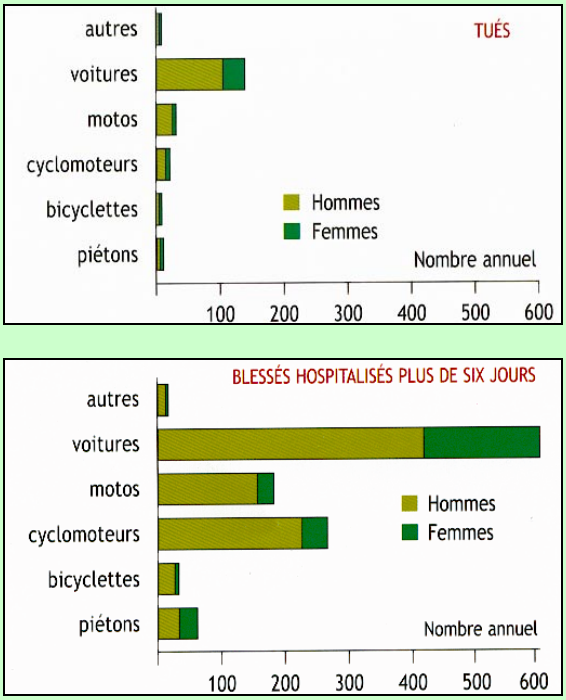
Les données du registre mettent également en exergue les retombées dans la vie quotidienne pour les victimes de cet âge : un tiers (32,1%) des personnes ayant une probabilité de handicap les privant de certaines fonctions après l'accident de la route sont des jeunes de 15 à 24 ans.
En particulier les 20 à 24 ans en représentent à eux seuls 20%.

Répartition des victimes selon leur âge et la gravité de leurs blessures



Sources : INRETS-ARVAC registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône (1995-1997)

Répartition des tués et blessés hospitalisés plus de six jours selon le type d'usager et le sexe



Source : SETRA (1995-1997)

Les hommes sont plus fréquemment accidentés et se blessent plus gravement que les femmes

Tous types d'usagers confondus, 3/4 des victimes des accidents de la circulation chez les jeunes de 15 à 24 ans sont de sexe masculin.
Cette proportion varie selon le type d'usagers : 80% des victimes d'accidents survenus en deux roues sont des hommes, la part diminue dans les accidents de voiture (70% d'hommes) pour tendre vers un écart moins important chez les piétons (54% d'hommes et 46% de femmes).
Dans les accidents mortels, en agglomération ou rase campagne, plus de 85% des conducteurs de véhicules ou des piétons sont des hommes.

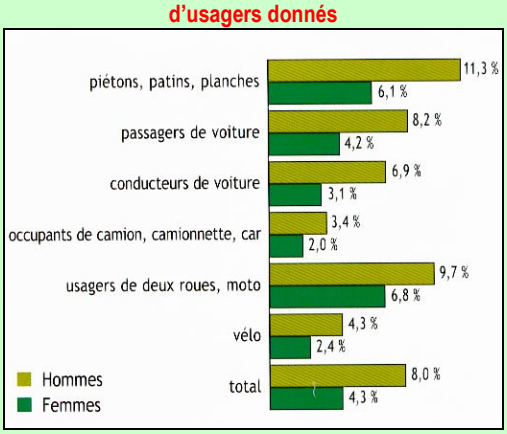
Quelques explications ont déjà été mises en évidence face à cette différence comme :

- une plus grande exposition au risque routier : les hommes prennent plus souvent la route que les femmes et obtiennent leur permis de conduire en moyenne 6 mois plus tôt que les femmes,
- des comportements de prise de risque plus marqués chez les hommes, en particulier dans cette tranche d'âge.

L'histogramme ci-dessous montre la part des blessures graves sur le total des lésions observées, pour chaque sexe et chaque moyen de transport au moment de l'accident.
Il illustre que ces blessures corporelles quel que soit le type d'usagers, sont plus fréquentes chez les hommes. Par exemple, près de 7% des blessures des hommes accidentés en conduisant une voiture sont graves, contre 3 % chez les femmes.

Part des blessures les plus graves (sérieuses ou mortelles) dans le total des lésions selon le type d'usager et le sexe

Pourcentages rapportés à 100 victimes d'un sexe et d'une catégorie d'usagers donnés



Sources : INRETS-ARVAC (1995-1997)

Ce document a été réalisé par :

l'Observatoire Régional de la Santé Rhône-Alpes (ORS) : **Dr Nadine SANNINO, Abdoul SONKO, Dr Pascale GAYRARD,**

l'Unité Mixte de Recherche Epidémiologique Transport Travail Environnement (UMRETTE), commune à l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) et à l'Université Claude Bernard Lyon (UCBL) : **Bernard LAUMON, Jean-Louis MARTIN,**

l'Observatoire Régional des Routes et de la Sécurité Routière (ORSR) : **Dominique GEORGE.**

Remerciements : Association pour le Registre des Victimes d'Accidents de la Circulation dans le département du Rhône (ARVAC)

Observatoire Régional de la Santé Rhône-Alpes
Espace régional de santé publique
9, quai Jean Moulin 69001 LYON
Tél : 04 72 07 46 20 - Fax : 04 72 07 46 21
E-mail : courrier@ors-rhone-alpes.org

Avec la participation de la Région Rhône-Alpes

Comment produit-on des connaissances sur la prévention de l'accident ?

Jean Pascal ASSAILLY / Psychologue – Chercheur à l'INRETS *

1/ Comment produit-on des connaissances sur la prévention de l'accident ?

La prévention peut suivre 9 objectifs différents selon la matrice de neuf cellules étiologiques (cf. Haddon, 1980) :

	PRE-Evénement	Evénement	POST-Evénement.
HOTE			
AGENT			
ENVIRONNEMENT			

La distinction entre prévention primaire, secondaire et tertiaire, entre la prévention des traumatismes et celles des lésions.

C'est par leur rigueur dans l'application des connaissances épidémiologiques aux stratégies de prévention que les pays de l'Europe du Nord ont fortement diminué les taux de mortalité et de morbidité accidentelle et violente.

2/ Les lacunes dans la connaissance épidémiologique de la prévention actuellement :

Lacunes dans les statistiques d'accidents, notamment sur leurs conséquences

La distinction blessé léger / blessé grave, qui est celle de la sécurité routière pour le moment, est trop grossière, voire non valide. Les indicateurs épidémiologiques tels que l'AIS (injury severity score) sont plus précis.

Exemple : ne plus pouvoir jouer correctement de la guitare ….

En région Rhône-Alpes le registre distinguant la gravité de la blessure existe.

Lacunes des connaissances sur l'étiologie des accidents

→ Pourquoi et comment se produisent-ils ?

→ Quels sont les effets de l'environnement (et non pas seulement des comportements dangereux des individus…) proximal et distal (établissements, politiques) ?

→ Quel est le degré de connaissances en accidentologie de divers intervenants (médecins, enseignants, etc) ?

---

* Institut National de Recherche sur les Transports Et leur Sécurité

Lacunes des connaissances à propos des choix de stratégies

→ Pourquoi et qui prend les décisions de changement : par exemple, le passage du soft au hard ? Par exemple, la loi sur les stupéfiants au volant.

→ Pourquoi et qui ne prend pas certaines décisions ? Les zones 30 pour les enfants piétons, les feux sur les bus, le port du casque pour les cyclistes, l'immatriculation des cyclos, l'interdiction des voitures puissantes les deux premières années, la thérapie des multi-récidivistes, etc.

→ Qui est impliqué et… non impliqué ? Les divers acteurs de la santé publique sont-ils impliqués dans la prévention des accidents ?

Lacunes des connaissances à propos de l'évaluation

→ Qu'est-ce qui est évalué et qu'est-ce qui ne l'est pas ? Pourquoi ?

→ Quels sont les indicateurs (opérants ou cosmétiques) ?

→ A qui sont destinés les résultats ? Qui les utilise et comment ?

3/ La prévention primaire

Elle doit être globale : considérer l'ensemble des risques courus par un individu et leurs interactions ; se centrer sur la notion de situation à risque plus que sur celles d'individu à risque ou de groupe-cible qui sont stigmatisantes et surtout trompeuses (cf. la distinction entre l'usage et le produit en toxicomanie).

Lorsqu'elle parle du risque, elle ne doit pas éluder les questions du plaisir (surtout la prévention de l'usage de produits qui donnent du plaisir) et de la mort ; son objectif est d'éviter la mortalité prématurée et évitable mais conduire prudemment, sans boire ne rend pas immortel.
Il vaut mieux le dire aux jeunes avant qu'ils ne nous le disent.

Elle ne doit pas éluder non plus les situations de souffrance qui sont à l'origine des conduites dangereuses et des abus, et plus généralement aborder les questions des états et des situations de vulnérabilité. De même, il faut définir ce qu'est une politique de réduction des risques en matière de sécurité routière
Elle doit être de terrain, de proximité pour dépasser les limites d'opérations médiatiques ponctuelles. La « Prévention-Canadair »….

Elle doit se professionnaliser : les actions de prévention ne doivent être menées ni par des « dames des bonnes œuvres », ni par des gendarmes à la retraite mais par des professionnels compétents, formés et organisés en partenariat

(ex : juge-psy …). Ceci dit, attention à un libéralisme excessif : la prévention aussi est un marché.

Elle doit être continue afin que les effets des actions soient pérennes.…

Donc, en ce qui concerne les accidents de la route des 15-25 ans, on peut envisager un continuum préventif en 4 périodes :

1. la période scolaire (0-17 ans) : stratégies éducatives.
2. La période d'apprentissage (16-18 ans) : amélioration du produit-conduite accompagnée, rendez-vous pédagogiques.
3. La période probatoire (18-20 ans) : les deux premières années, mesures de réduction des risques.
4. La période de suivi (21ans-…).

> APPORTS CROISES AUTOUR DE DEMARCHES DE PREVENTION

Le continuum éducatif Sécurité Routière / Education Nationale : APER ASSR BSR

Françoise BRUN
Chargée de mission "Sécurité routière" à l'Education Nationale

Dans les écoles, les collèges et les lycées, les enseignants ont obligation de prévoir dans les activités d'enseignement, une éducation à la Sécurité Routière depuis 1957.

Afin de lutter contre l'insécurité routière qui touche plus particulièrement les jeunes et de faire évoluer les comportements de tous les usagers de la route, le Conseil Interministériel du 25 Octobre 2000, a décidé la mise en place d'un continuum éducatif, depuis l'école maternelle jusqu'après le permis de conduire. Le principe d'une éducation routière précoce, continue et générale a été adopté dans l'ensemble des pays européens.
Découvrir, dès le plus jeune âge, que la route n'est pas un espace à « prendre », mais à partager, c'est acquérir des comportements qui permettent de se protéger des dangers de la circulation et de prendre en compte les autres usagers de la route.

La circulaire Ministérielle n° 2002-229 du 25 octobre 2002 fixe la mise en œuvre d'une « Attestation de Première Education à la Route » délivrée à la fin de l'école primaire après un travail effectué chaque année, depuis la petite section de l'école maternelle jusqu'au CM2. Cette Attestation sera intégrée dans le livret scolaire de l'élève et sera remise au Collège avec le dossier d'entrée en classe de sixième, afin de permettre la poursuite du travail engagé.

Chaque année, au Collège, une formation théorique de l'usager de la route est assurée dans le cadre des enseignements obligatoires, et est sanctionnée en classe de 5ème et en classe de 3éme par une Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR 1er niveau et ASSR 2nd niveau). L'ASSR 1er niveau, complétée par 3 heures de formation par des professionnels de la conduite, donne le Brevet de Sécurité Routière (BSR).

Le décret n° 2002-675 du 30 Avril 2002, fixe les dispositions suivantes :

→ Le BSR sera obligatoire pour conduire un cyclomoteur, non seulement entre 14 et 16 ans comme actuellement, mais au-delà de 16 ans et sans limite d'âge (sauf pour les conducteurs possédant un permis de conduire).
→ l'ASSR de second niveau, passée en classe de troisième, sera exigée pour pouvoir s'inscrire à l'épreuve théorique du permis de conduire.

Ces deux mesures s'appliqueront à compter du 1er Janvier 2004, à tous les jeunes nés après le 31 Décembre 1987.

Dans les lycées, l'éducation à la sécurité routière peut être abordée dans le cadre des travaux personnels encadrés (TPE) et dans le cadre de l'éducation civique, juridique et sociale (ECJS).

Enfin, une réforme du permis de conduire, avec la mise en place d'un permis probatoire, prolongera cette éducation.

Cette mise en place du continuum éducatif suppose une sensibilisation de la communauté éducative toute entière.
L'enjeu est que l'élève soit à même d'avoir des comportements adaptés dans l'ensemble des situations de la vie quotidienne. C'est en effet la convergence des pratiques scolaires et familiales qui pourra conforter la lutte contre l'insécurité routière.

Présentation d'un nouvel ensemble documentaire : le risque, les jeunes et la sécurité routière

Emmanuel RENARD
Directeur de l'éducation et de la formation à la Prévention Routière

Les jeunes âgés entre 15 et 24 ans représentent 13 % de la population française mais comptent pour plus de 26 % des tués sur la route et près du tiers des blessés graves. De manière plus directe, l'accident de la route est la première cause de mortalité chez les jeunes devant le suicide, la drogue ou le SIDA.
Comprendre les motivations des attitudes et comportements des jeunes en matière de prise de risques et leurs réactions face aux campagnes de prévention est une nécessité. Que les jeunes agissent sur le terrain, dans leur lycée, dans leur quartier pour faire reculer l'insécurité routière est une obligation.

1/ Le projet

Ce projet pédagogique à destination des **lycées d'enseignement général et technologique et des lycées professionnels** est proposé par **La Prévention Routière** et **la Fédération Française des Sociétés d'Assurances**.

Il renvoie directement aux résultats d'une enquête menée auprès des jeunes de 15 à 24 ans intitulée « le risque routier chez les jeunes ». Cette étude montre notamment que l'éventualité d'un accident de la route est ce qu'ils redoutent le plus et qu'une démarche efficace de prévention auprès d'eux, repose d'abord sur les explications amenant à réfléchir sur les comportements.

L'éducation à la sécurité routière constitue un axe d'enseignement transdisciplinaire, axe qui répond parfaitement aux préoccupations exprimées par les différentes réformes tant des collèges que des lycées.

L'éducation à la sécurité routière est inscrite dans les textes réglementaires à l'école et au collège. Ce projet vise à compléter ce dispositif en se centrant sur les besoins spécifiques des élèves de lycée.

L'objectif est de mettre à disposition de la communauté éducative une **base documentaire** pour **développer des activités de projets** interdisciplinaires en leur donnant une visibilité à même de dynamiser le débat citoyen sur le thème de la sécurité routière, du risque et des jeunes.

→ **L'éducation civique, juridique et sociale** mise en place depuis la rentrée 2001 à tous les niveaux du lycée offre un cadre transdisciplinaire apte à la transmission d'explications et à la tenue de débat sur les thèmes clés de la sécurité routière replacée dans le contexte plus général d'une éducation à la citoyenneté. Comme le rappelle le texte de préparation de la rentrée 2002 dans les lycées (B.O. n.16 du 18 avril 2002), « cet enseignement permet d'initier les élèves à l'apprentissage du débat argumenté (…), aboutissement d'un travail préalable de questionnement et de recherche. »
Les enseignants trouveront ainsi dans ce projet des propositions permettant de faciliter la préparation méthodologique et pédagogique des élèves à la pratique du débat sur la sécurité routière et destinées à pouvoir être utilisées dans le cadre d'un regroupement mensuel de l'horaire (deux heures) prévu pour cet enseignement.

→ Ce projet pédagogique s'appuie également sur une démarche innovante : les **Travaux Personnels Encadrés (TPE)**.
Notre objectif est d'offrir contenus, informations et suggestions permettant aux élèves de mener à bien dans le cadre des TPE « une réalisation concrète qui leur permette d'enrichir leurs savoirs, de développer des compétences et d'affiner leurs méthodes ».

Le Ministère de l'Éducation Nationale offre des pistes de réflexion pour chacune des grandes thématiques TPE et ECJS. Jusqu'à présent, la sécurité routière ne fait pas partie de ces pistes de réflexion. Il ne fait pourtant aucun doute à la lecture des thèmes que la sécurité routière est à même d'offrir une multitude de sujets de TPE en accord avec plusieurs des thématiques retenues tant pour les classes de première que pour les classes de terminale.

Thématique TPE	**Approche Sécurité Routière**
Échanges	Les déplacements quotidiens : une nouvelle mobilité
Ruptures et Continuités	Les transformations d'un équipement urbain : pourquoi une rue piétonne ?
Frontière Alcool et drogues	L'autre frontière de la sécurité routière
Arts, littérature et politique	La représentation de l'automobile et des risques liés à la conduite dans la peinture, le cinéma, la littérature…
Les loisirs en tant que pratique culturelle	Les loisirs des jeunes et leurs conséquences en matière de sécurité routière
La presse écrite	L'actualité quotidienne des accidents de la route
L'Europe	Prévenir les accidents en Europe : analyse comparative de spots de publicité
Ordre et désordre	Partager l'espace public entre tous les usagers : utopie ou réalité ?
Ville	Le plan de déplacement urbain dans notre ville
Les entreprises et leurs stratégies territoriales Investissements et rentabilité	Pourquoi investir dans des transports en commun ?
Croissance	Étude des flux de trafic quotidiens d'une grande ville : évolution et modélisation
Sciences et aliments	Les techniques de dépistage des substances psychoactives
Images	Utilisation des images numériques pour la simulation d'accidents de la route
Espace et mouvement	Modélisation des crash test

Rappelons que « la démarche des TPE en première et en terminale s'inscrit dans une logique de complémentarité : le TPE de première constitue avant tout un apprentissage et une initiation, celui de terminale représente un travail plus abouti et approfondi. »

2/ La démarche

En s'adossant tant à l'**ECJS** (dès la classe de seconde) qu'aux **TPE** (à partir de la première), le projet vise donc à ancrer l'éducation à la sécurité routière dans une perspective interdisciplinaire afin que les projets proposés permettent de « croiser des formes de savoir et de compétences présents dans les divers champs disciplinaires ». Conscient du rôle clé et spécifique des professeurs documentalistes, le projet met à leur disposition une vaste base documentaire sur le sujet.

Un livre

Destiné aux enseignants et aux élèves, cet ouvrage se décompose en deux parties :

Cinq dossiers documentaires couvrant cinq concepts clés associés au projet « la sécurité routière, le risque et les jeunes » :

1. Déplacements – Se déplacer à travers les âges
2. Environnement – Espace public, espace partagé
3. Technologie – Les véhicules « intelligents »
4. Risques – Les conduites à risque
5. Responsabilité – Le civisme en mouvement : vivre ensemble

Chaque dossier documentaire comporte une sélection de documents empruntant aux genres les plus variés : reportages, entretiens, opinions, documents historiques, photographies… et permet de travailler le thème central sous plusieurs angles.

Les documents choisis, loin de représenter une sélection exhaustive, constituent un point de départ de la réflexion, destiné à faciliter la recherche documentaire ultérieure et à identifier un projet.
Des pistes bibliographiques « Pour en savoir plus » constituent autant d'aides précieuses au moment de la consultation.

Un dossier méthodologique fonctionnant comme un mode d'emploi pour choisir un sujet et le mener à bien.

Le dossier méthodologique tourné vers l'élève et ses préoccupations, met à sa disposition des outils méthodologiques destinés à le guider dans sa démarche créative et lui permettre de :
→ Conduire une recherche documentaire en liaison avec le CDI ;
→ Choisir un sujet TPE traitant de sécurité routière et répondant à la thématique de sa classe et de sa série ;
→ Choisir un sujet ECJS ;
→ Accéder à des conseils simples pour faire une revue de presse, réaliser un sondage, faire une interview, publier un journal de sécurité routière, monter une séquence vidéo ou recourir à d'autres supports créatifs, préparer un débat en classe.

Un CD-ROM et un site Internet

Ces deux supports sont proposés afin de faciliter et encourager l'usage des technologies de l'information et de la communication lors des activités de projets (TPE, ECJS) susceptibles de porter sur le thème de la sécurité routière.

Également disponible en ligne sur le site Internet de La Prévention Routière : ww.preventionroutiere.asso.fr

Le CD-ROM, que vous trouverez inséré dans la couverture du livre, pourra être mis en ligne sur le serveur du lycée afin de faciliter le travail de recherches documentaires et de sensibilisation des élèves.

Ce CD-ROM propose :

→ Un jeu interactif construit autour du spot publicitaire de La Prévention Routière et de la FFSA « Le Carrefour » et invitant les élèves à prendre des décisions qui mettent en jeu leur sécurité sur la route ;

→ L'ensemble des ressources documentaires du livre en format téléchargeable et imprimable ;

→ Des liens Internet actifs vers de nouvelles pistes documentaires ;

→ Des ressources audiovisuelles complémentaires pour enrichir la réflexion ;

→ Un carnet de bord, outil de suivi pour l'élève, pouvant être imprimé.

L'objectif est de stimuler les activités et les projets des élèves. La Prévention Routière se propose d'aider à la visibilité de ces projets en présentant sur son site Internet les résultats des sujets TPE et ECJS qui seront menés à bien au cours de l'année scolaire.

Un numéro du magazine de La Prévention Routière (*Circuler autrement*) sera également consacré aux projets des élèves et constituera une plate-forme de communication.

Les recherches menées par La Prévention Routière et le Centre de Documentation et d'Information de l'Assurance (CDIA) offrent une base de contenus innovants permettant d'élaborer des dossiers documentaires avec le maximum de garanties pédagogiques. Les documentalistes de ces deux institutions et le Service Education de la Prévention Routière sont responsables des choix bibliographiques soumis aux utilisateurs du projet. Les experts de PAU Education, auteurs pour le Ministère de l'Education Nationale du document d'orientation sur l'euro et la citoyenneté européenne de l'euro à l'Europe et créateurs du projet pédagogique pour les collèges Les chemins de l'euro ont veillé à la cohérence d'ensemble de la proposition coordonnée par des professeurs d'Histoire–Géographie et d'ECJS de lycée.

Les actions de sécurité routière de l'ANPA en Rhône-Alpes

Ghislaine BULOT
Déléguée régionale de l'Association Nationale de Prévention de l'Alcoolisme

Dans le cadre de sa stratégie de prévention de proximité, l'ANPA préconise en priorité :

L'information et la sensibilisation de chaque jeune à différents moments de sa scolarité

Pour cela des actions concrètes de prévention sont menées, en utilisant des méthodes et des outils adaptés à chaque âge :

→ Primaire, des animations autour de jeux permettant une meilleure gestion des conflits, relationnels, cognitifs et affectifs.
→ Au collège, au moment ou les préadolescents débutent pour la plupart la consommation de produits psycho-actifs, en les aidant à avoir un comportement autonome qui leur permettra de prendre du recul par rapport aux sollicitations sociales, familiales ou de leurs pairs.
→ Au lycée, (avant qu'ils ne deviennent conducteurs d'automobiles) un nombre important d'adolescents ont déjà une consommation occasionnelle, certains abusent au cours de soirées ou de fêtes de produits psycho-actifs, à ce moment il est essentiel de les aider par des méthodes appropriées à trouver d'autres formes d'épanouissement, pour éviter qu'ils ne s'engagent dans des processus d'excès et de dépendance. De constituer un contexte d'accompagnement des expériences.

En parallèle des actions de formation auprès des enseignements, médecins, infirmières scolaires sont nécessaires pour qu'ils puissent assurer le suivi et la continuité des actions menées avec les jeunes. Il faut aussi leur fournir des outils qui favoriseront le dépistage précoce des conduites à risque et l'accompagnement nécessaire dans ces circonstances. Ces formations peuvent être assurées au cours de la formation initiale ou dans le cadre de la formation professionnelle continue.

La sensibilisation des jeunes adultes

Elle doit s'effectuer au moment de l'apprentissage de la conduite automobile, de la participation à des activités sportives et de loisirs. Les objectifs sont de réduire et de prévenir les dommages liés aux abus occasionnels pouvant aller jusqu'à la « défonce », de responsabiliser les jeunes adultes dans leur rapport à l'alcool et aux substances psycho-actives, de favoriser des comportements respectueux de leur vie et de la vie d'autrui.
Ces actions de prévention de proximité destinées aux jeunes adultes peuvent plus aisément faire appel à des personnes relais : moniteurs d'auto-écoles, animateurs sportifs, éducateurs, médecins généralistes.

Les actions concrètes en Rhône-Alpes, plus spécifiquement dans le cadre de l'apprentissage de la conduite automobile

1. Auprès des auto-écoles :
Des actions s'inscrivant dans la régularité sont menées avec les auto-écoles depuis 1997 dans la Loire et l'Ardèche, et depuis 3 ans dans le Rhône. Les autres départements de la région ont, ou vont, démarrer ce type d'action cette année.

→ Contexte de ces actions
Auto-écoles – dans le cadre de la conduite accompagnée, plus précisément les rendez vous pédagogiques, ou simplement au cours de la formation dispensée pour obtention du permis de conduire – auprès de jeunes et de leurs accompagnateurs – en présence des moniteurs auto-écoles –

→ Objectifs de ces actions
Connaissances : les effets provoqués sur le conducteur par la consommation d'alcool et autre produit. (SIMALC)
Favoriser une réflexion sur la prise de risque en lien avec la conduite automobile.
Responsabiliser et permettre d'acquérir une attitude cohérente et citoyenne.
Faciliter les échanges entre les générations.
Ces actions sont évaluées soit en début et en fin de séance, soit en fin de séance et 6 mois après (Loire).

La DRASS a souhaité évaluer l'impact de ces actions auprès des jeunes conducteurs
Ce travail d'évaluation est fait en partenariat avec l'INRETS représenté par l'UMRETTE, la DRASS, la sécurité routière, un représentant des auto-écoles, la délégation régionale ANPA, un référent par département.

Des psychologues recrutés pour cette évaluation ont élaboré des questionnaires et enquêté auprès des moniteurs auto-écoles, des jeunes ayant suivi ou non une sensibilisation dans le cadre de l'apprentissage de la conduite accompagnée.
En parallèle, un questionnaire sur les modes d'intervention a été adressé aux maîtres d'œuvre de ces actions que sont les CDPA.
Des étudiants en gestion et commerce ont questionné près de 200 jeunes sur leurs attentes par rapport à la formation.
L'exploitation de cette enquête d'évaluation est actuellement en cours.

2. **Actions auprès des moniteurs auto-écoles** : dans le cadre de leur formation initiale.

3. **Participation à des journées ou des semaines sécurité routière**

4. **Réduction des risques et des dommages en milieux festifs :**

Organisation d'actions impliquant les organisateurs de concerts, bals, tenanciers d'établissements de nuit, en mettant en place des formations pour les relais jeunes, barmen, animateurs de centres de loisirs et de clubs sportifs.

5. **Prévention et insertion (CHRS)**

Participation à des modules sur le code de la route, dans le cadre de la formation à la conduite de jeunes adultes en insertion.

6. **Prévention de la récidive : actions conventionnées avec la justice**

→ En lien avec la justice : les personnes ayant eu des alcoolémies routières > 0,5 g, reçoivent de la documentation les informant sur le risque alcool/route, des adresses de lieux pour faire le point sur leur consommation.
→ La gendarmerie adresse les PV des personnes ayant des alcoolémies > à 2 g, qui reçoivent une convocation de la justice pour rencontrer (dans les locaux de la justice) un travailleur social du CCAA.
C'est une mesure éducative à la peine pour éviter une condamnation à l'obligation de soins, cela permet de faire un travail sur la place de l'alcool dans le parcours de vie de la personne.

Ces diverses actions dans le cadre de la sécurité routière montrent l'implication des équipes de prévention et de soins de l'ANPA. Dans ce domaine aussi, prendre en compte chaque individu dans son environnement tout au long de son parcours de vie, reste un souci constant pour les acteurs de terrain de l'ANPA.

Le projet de guide méthodologique du réseau régional de l'éducation pour la santé : la prévention des prises de risques des jeunes sur la route

Lucie PELOSSE / Chargée de projets au CRAES-CRIPS

1. Historique du projet

→ Appel à projet du CFES et de la Fondation de France « *Développement des compétences psychosociales des jeunes en milieu rural ».*

→ Réponse interdépartementale sur le problème des accidents de la route : ADES et LCVR 26, ADESSSI, CODES 42, ADES 69 et CRAES-CRIPS.

→ Recherche de financements complémentaires : au niveau départemental et régional.

→ Réponse à un appel à projet *« Les comportements à risque chez les jeunes » du* Conseil Régional/ la DRASS/ l 'URCAM.

2. Objectifs du projet

→ Favoriser l 'interprofessionalité et l 'interdisciplinarité dans l 'analyse du risque routier pour les jeunes ruraux.

→ Impliquer des groupes de jeunes vivant en milieu rural

dans l'analyse contextuelle de leurs prises de risque sur la route ;

dans la réflexion sur les leviers les plus pertinents pour le travail de prévention ;

dans la conception et le test de démarches de prévention innovantes.

→ Compléter à partir de ce travail les programmes préventifs existants, en initier de nouveaux.

3. Etapes du projet

→ Mise en place d'un groupe de travail

→ Recherche documentaire sur le thème de travail.

→ Séminaire 1 avec JP. ASSAILLY et F. NARRING (mai 2001) pour approfondir le thème et préparer le travail avec les jeunes.

→ Rencontres-enquêtes avec des groupes de jeunes dans les 4 départements avec une grille de recueil des données.

→ Résumé des données obtenues

Données psychologiques

- Recherche de l'indépendance
- Recherche de sensations
- Affirmer son image sociale
- Transgresser les interdits

Les facteurs de risque

Vitesse, alcool, fatigue, non-attachement, non-perception du risque, entretien voiture…

Influence des autres

Passagers, filles, adultes…

Influence de l 'environnement

Monde rural, publicité, campagnes de prévention

→ Séminaire 2 avec JP. ASSAILLY, F. NARRING, H. AIT EL CADI et P. GUYOTOT pour présenter les données recueillies et repérer les axes de travail à approfondir (thèmes faisant l'objet de travaux en atelier cet après-midi).

→ Élargissement du groupe de travail (Éducation Nationale et Sécurité Routière) .

→ Séminaire 3 sur l 'apport de la recherche internationale en prévention des traumatismes avec M. BANTUELLE.

→ Démarche de prévention prévue sous forme d 'un guide méthodologique.

4. Objectifs du guide

→ Sensibiliser les acteurs de prévention, les jeunes et les communes rurales à la prise de risque sur la route et à la complexité de cette problématique.

→ Apporter des connaissances sur cette thématique.

→ Permettre aux acteurs d'avoir des références d'outils, de structures ressources pour mener ces actions.

→ Permettre une démarche de promotion de la santé sur ce thème (à partir de propositions d'actions).

5. Contenu du guide (propositions)

Des connaissances : dossier de synthèse ou fiches

→ Pourquoi les jeunes prennent-ils des risques ? (déterminants de la prise de risque)

→ Quelles causes accidentelles ? (facteurs de risque : alcool, vitesse…)

→ Quelles conséquences ? (données épidémiologiques)

→ Quelle législation ?

Les actions existantes, les structures ressources
(recensement des actions, des structures)

Comment agir ? (pistes possibles)

Une démarche pour une action locale

- L'éducation pour la santé, quelle approche ?
- L'action dans la méthodologie de projet
- Animations autour de : la perception du risque
  la responsabilité
  les formes d 'organisation collective
  la violence, l 'agressivité sur les routes
  les représentations sociales de la prise de risque

Des outils pour une action locale

Recensement et présentation des outils d'animation

> TRAVAUX EN ATELIERS AUTOUR D'AXES PRIORITAIRES

Atelier A
Comment accroître la perception des risques et la compréhension de leur sens ?

Animatrice : Ingrid BRUYERE / CODES 42 *
Rapporteur : Hayette BOUHA / CODES 42

NOTE PREPARATOIRE

1. Contexte

La route est un espace extrêmement réglementé et codifié qui de fait est en permanence un lieu d'infractions et de transgressions perçues ou non. C'est un espace où les comportements à risque sont fréquents et généralement plus importants chez les jeunes qui ont une moins bonne perception du risque.

Ces prises de risque ne sont généralement pas sanctionnées par un accident, ce qui conforte l'individu dans sa conduite. De plus, certains sondages notent que près des 90% des automobilistes se considèrent comme de bons ou de très bons conducteurs. Le risque est ainsi rejeté sur l'autre. Ce chiffre souligne la prégnance de la perception individuelle dans la conduite.

→ Qu'entend-on pas perception ?

La **perception** c'est la "*fonction par laquelle l'esprit se représente les objets ; acte par lequel s'exerce cette fonction*". (Petit Robert)
En se référant à cette définition, on peut souligner que la perception que l'on peut avoir d'un événement, d'un risque est différente d'un individu à l'autre. Ces différences sont liées d'une part au fait que la perception est sensorielle, et d'autre part au fait que la perception est une représentation individuelle de la réalité qui dépend de la grille de valeurs de l'individu, de son histoire, de sa culture.
Au delà de la question de la perception du risque, la question du sens de la prise de risque se pose. Pourquoi les jeunes prennent-ils des risques ? Quels sont les enjeux ?

---

* Comité Départemental d'Education pour la Santé

La prise de risque des jeunes se situe dans un contexte multifactoriel où tous les déterminants doivent être étudiés et intégrés dans les démarches éducatives afin d'apporter une réponse globale au problème des accidents de la route chez les jeunes.

2. Déroulement de l'atelier

Nous vous invitons dans un premier temps à réfléchir sur la perception des risques notamment celle des jeunes. En effet, le perception diffère d'un individu à un autre si bien qu'il existe une marge importante entre le risque perçu et le risque réel. Mais cette marge est souvent déniée et refusée notamment car l'individu, qui s'estime bon conducteur, considère que le risque moyen ne le concerne pas puisqu'il concerne le conducteur moyen qu'il n'est pas. Le coupable, c'est l'autre. De plus, globalement, bien conduire ne signifie pas un respect des règles imposées par le code de la route mais plutôt la capacité à s'adapter et interpréter la situation, ce qui laisse une grande place à la perception individuelle.
Améliorer la perception des risques dans ce qu'elle a d'individuelle et culturelle pose la question de la fonction de cette amélioration.
Cette amélioration induit-elle nécessairement une réduction de la prise de risques ou peut-elle au contraire renforcer la prise de risque ?

Dans un second temps, il nous paraît indispensable de dégager les différents enjeux qui se cachent derrière ces comportements à risque en distinguant notamment les facteurs de risque (alcool, vitesse, fatigue…) et les déterminants de la prise de risque (autonomie, image sociale…).
La prise de risque est inhérente à l'adolescence et les conduites d'essai sont importantes dans cette période de construction identitaire. Il est vrai aussi que l'automobile et le permis de conduire véhiculent des valeurs fortes comme l'indépendance, l'autonomie, le passage à l'âge adulte.
Comment l'individu se détermine-t-il entre les bénéfices et les pertes liés à une prise de risque ? Quels enjeux trouve-t-on derrière une prise de risque ? *(l'image sociale, la sensation, le plaisir, la fuite…)*
Peut-on agir sur les enjeux, et notamment leur transfert pour parvenir à une réduction des prises de risques ?

Dans un troisième temps, nous allons nous intéresser aux approches éducatives à développer. Certaines stratégies de prévention se basent sur un schéma traditionnel consistant à transmettre la connaissance pour modifier l'attitude, le comportement. Or, ce n'est pas seulement ce que les gens savent qui détermine leur comportement.

Ne serait-il pas judicieux de différencier connaissance, attitude et comportement ?

Sachant que la prise de risque revêt chez le jeune un caractère nécessaire pour construire son identité sociale, la question qui se pose alors est de savoir si en terme de prévention on souhaite un risque zéro ? En sachant que des expériences montrent que le déplacement des prises de risque dans un environnement plus protégé (circuit de courses…) n'est pas la panacée. ***N'est-il préférable de prévenir le caractère radical des prises de risque*** **?**

De plus, doit-on développer des approches éducatives différentes selon le sexe lorsque l'on sait que les garçons ont plus tendance à extérioriser les conduites à risque (délinquance, accident) et les filles à les intérioriser *(troubles alimentaires, dépressions, suicides, etc.)*

3. Pistes possibles

→ Travail sur la perception sensorielle du risque. L'une des approches éducatives possibles, employée lors de stage de permis à point, consiste à interpeller les personnes en les faisant douter de leur perception sensorielle du risque, en montrant le caractère individuelle de la perception. Il s'agit de démontrer les limites imposées par nos sens et d'essayer de trouver des solutions pour pallier cette défaillance.

→Travail avec les jeunes sur les représentations des risques et des facteurs de risque, les préjugés vis-à-vis des risques, de la maîtrise des risques (brainstorming par exemple).

SYNTHESE DE L'ATELIER A

La lecture du contexte a donné lieu à certaines remarques :

→ Dans un premier temps, une personne a souligné le fait que nous n'avions pas mis en évidence que, dans l'esprit de la population, la route est considérée comme un espace figé or, c'est un espace extrêmement changeant (le chat ou l'enfant qui traverse au dernier moment, un sens interdit etc.) De ce fait, il faut réapprendre aux personnes à observer la route, à être plus vigilant.

→ Dans un second temps, une autre personne n'était pas d'accord sur le fait que 90% des automobilistes se considèrent comme de bons voire de très bons conducteurs. Pour elle, les gens sont tout à fait conscients qu'ils sont de mauvais conducteurs, par contre ils ne font rien pour s'améliorer.

La réflexion sur la perception des risques a fait émerger quelques observations :

→ Dans notre société il est toujours plus facile d'accuser l'autre car cela demande une remise en question de soi-même, les gens choisissent la facilité.

→ L'adolescent se considère comme immortel, il sait qu'il peut prendre des risques.

→ Il faut garder en tête que certaines personnes sont conscientes du fait que leur perception est différente de la réalité et ajustent leur comportement. Il faut donc faire attention aux effets pervers d'une prise de conscience de la perception.

La recherche des enjeux qui se cachent derrière les comportements à risque ont donné lieu à de vives discussions :

→ Les bénéfices liés à la prise de risque sont nombreux : « sentiment d'être bon », « intégrer une bande », « affirmation d'une maîtrise », « montée d'adrénaline », « accidents sans conséquences (beaucoup de tôle froissée) d'où le sentiment de maîtrise ».

→ La perte d'une vie dans un groupe de jeunes marquera certaines personnes à vie et n'aura qu'un impact limité pour les autres.

De nombreuses expériences personnelles nous ont également été apportées :

→ Il faut tenir compte des effets de mode, par exemple en ce qui concerne le port du casque, les jeunes ne le mettaient pas à cause de leur coiffure (mode du gel) et maintenant ils mettent le casque à moitié seulement car la coiffure à la mode c'est la boule à zéro.

→ A 15 ans on ne prend pas les mêmes risques qu'à 20 ans.

→ Les jeunes qui sont passés du scooter à la voiture disent souvent que c'est bien plus dangereux en scooter car on est moins protégé.

→ Il y a une différence de comportement en voiture : les gens sont plus stressés, il y a de la provocation. La voiture est un outil où les gens se sentent supérieurs.

→ Il faut faire une différence entre les jeunes des milieux urbain, rurbain et rural.

→ Il faut faire une distinction entre les jeunes des collèges « tout beau tout propre » et ceux des Lycées Professionnels loin d'être « tout beau tout propre ».

Plusieurs approches éducatives ont été développées :

→ Il est important de montrer aux gens les dangers de la route, de leur apprendre à connaître la route.

→ Il y a une éducation à faire au niveau familial, scolaire, associatif et tout le monde doit faire preuve d'exemplarité.

→ On doit travailler, dans un premier temps, sur le fait que les individus ne s'estiment pas comme les autres, ils s'estiment protégés ; et dans un deuxième temps, sur la toute puissance de la voiture.

→ Les gens ne boivent pas dans les soirées, non pas par peur de l'accident mais par peur du retrait du permis de conduire. Il faut donc faire comprendre aux gens qu'ils doivent se protéger pour leur santé et celle des autres et non pas par peur du retrait de permis ou par peur du gendarme.

→ Développer des lieux sécurisés peut être une démarche mais uniquement quand l'idée vient des jeunes, on peut faire le parallèle avec les arts martiaux. Les jeunes sont intéressés car dans les loisirs ils peuvent aller jusqu'à le prise de risque sécurisée.

→ Il faudrait combiner plusieurs méthodes : apport de connaissances, témoignages, éducation par les pairs etc. Sachant qu'il n'y aura pas de recette miracle. Il faut avant tout diversifier les actions et les intervenants.

→ Dans toute démarche éducative on doit tenir compte des différences entre les jeunes et surtout faire en sorte qu'ils soient acteurs sinon cela ne marchera pas.

Parmi les pistes d'actions possibles on a relevé :

→ Développer la conduite accompagnée pour tous les jeunes car pour l'instant cela ne touche que certaines catégories sociales.

→ Mettre en place la gratuité du BSR pour permettre à tous les jeunes de pouvoir conduire un deux roues, mais surtout il est primordial de revoir les modalités d'apprentissage. En effet, il est aberrant de voir qu'il n'y a que 3 heures de conduite, les jeunes font donc leur expérience tout seul sur la route.

→ Les 'crash test' semblent être un outil intéressant, les jeunes peuvent se rendre compte que même à une vitesse assez faible le choc peut être grand.

La cassette « soif de vivre au volant » permet de prendre conscience de l'incidence de la consommation d'alcool sur la conduite automobile.

Atelier B
Comment renforcer la responsabilité de chacun et la capacité à l'exercer ?

Animateur : Claude BOUCHET / CRAES-CRIPS
Rapporteur : Françoise BRUN / Education Nationale

NOTE PREPARATOIRE

1. Le contexte général : irresponsable et coupable

La permanence de l'insécurité routière malgré les progrès importants réalisés en sécurité passive fait apparaître les comportements des conducteurs, le « facteur humain », comme la dimension « résistante » de l'évolution du système et l'irresponsabilité de nombreux conducteurs est souvent relevé comme un facteur explicatif majeur des prises de risque.
L'évolution récente vers une criminalisation accrue des conduites délictueuses sur la route renforce cette perception.

Le contexte jeune : oui aux valeurs d'expérimentation et de prise de risque sauf sur la route.

Comment penser la contradiction entre la dynamique sociale renforcée par la problématique adolescente où les valeurs sont du côté de l'engagement, de la performance, de la vitalité, d' ouverture, de renouvellement et la logique de prudence et de respect des normes sur la route ?
Au plein de son potentiel dans la vie, en deçà de son potentiel sur la route.

Un contexte spécifique en milieu rural

Les distances pour les loisirs, pour les études, l'implication des jeunes dans le travail familial en milieu rural rendent nécessaire une pratique très précoce des différents moyens de déplacements : mobylettes, tracteurs, voitures… Le milieu rural est évocateur d'une autonomie précoce dans le champs de la conduite, donc d'une perception accrue de maîtrise liée à l'expérience.
Le milieu rural peut renforcer également cette perception de maîtrise par la plus faible fréquentation des routes, par l'appropriation d'un espace que l'on a peu à partager avec les autres véhicules.
Enfin, le contrôle plus « lâche » des normes, moins de gendarmes sur une zone beaucoup plus grande, peut accroître la perception d'impunité, peut renforcer la perception de la relativité de la loi.

2. Questions soulevées

Se vivre comme responsable, ça veut dire quoi ?

→ C'est se vivre comme ayant un pouvoir sur soi et les autres que l'on peut et que l'on doit exercer dans un sens favorable à la santé, sens qui n'est pas toujours donné au départ.

→ C'est se vivre comme acteur, comme sujet capable d'assumer et de se maîtriser et non comme seulement soumis à des pulsions, à des émotions… capable de penser une situation, de l'analyser, d'agir en fonction de valeurs, de priorités qu'on se donne qui éclairent la situation qu'on vit

Autour de quoi doit s'exercer la responsabilité ?

→ Autour de la dimension sociale de la conduite, sortir de la seule sphère privée (mon véhicule est une extension de moi dont je suis le seul maître) et de la dimension purement identitaire (ma conduite, c'est mon ego, c'est ma puissance).

→ Autour des comportements concrets que le système d'information a pointé comme étant à la source des atteintes à ma vie et à celle des autres : l'attachement, la vitesse, l'alcool, le code… avec des décisions permanentes à prendre : faire, ne pas faire, dire, ne pas dire, résister, ne pas résister….

Comment exercer cette responsabilité ?

→ Quels sont les facteurs qui favorisent les positions de responsabilités ? Comment s'appuyer sur eux pour le travail éducatif, le travail d'animation ? Comment relier le comportement sur la route avec d'autres comportements citoyens ?

→ Quels sont les facteurs qui limitent ces positions de responsabilités?

Comment les mettre à jour sans culpabilisation, sans blocage ?

Comment les travailler pour les transformer ?

→ Comment positionner les responsabilités des uns et des autres : jeunes et parmi eux, filles et garçons ; adultes référents et parmi eux, familles, éducateurs, élus, forces de l'ordre.. ? Pouvons nous dégager des situations types qui nous paraissent représentatives, mettre à jour derrière elles la matrice des responsabilités et voir concrètement ce qui empêche de les exercer, ce qui au contraire est un facteur de progrès ?

→ Comment prendre en compte l'environnement familial et social qui détermine si puissamment le niveau d'acceptabilité vis à vis des risques qu'on court et qu'on fait courir aux autres ?

3. Des questions récurrentes par rapport à la responsabilité sur la route

LE PARTAGE DE RESPONSABILITÉ

Entre la qualité et la dangerosité du réseau routier, la sécurité et le contrôle des véhicules, la production et la promotion de véhicules symboles de puissance et de domination sur l'environnement, la société du spectacle qui promeut Taxi 2 et l'Aston martin de James Bond….. la responsabilité en bout de chaîne du conducteur, surtout jeune, est à replacer dans un ensemble qui la relativise sans la réduire.

Les jeunes sont particulièrement concernés par ces contradictions. L'écart entre ce que la société leur demande de responsabilisation sur la route et ce qu'elle leur permet de prise de responsabilités dans le champ professionnel et social ne cesse par ailleurs de croître.

L'opposition responsabilité - réglementation (le couple responsabilité/ liberté)

C'est un « classique » de la réflexion, souvent mentionné par rapport aux limitations de vitesse où certains valorisent la maîtrise individuelle des risques, une position de liberté éclairée par les compétences qui sont d'abord individuelles. C'est un débat qui interroge les positions d'éducateurs formant aux choix, à l'acquisition de compétences, à l'autonomie.

La réglementation, comme système réduisant l'exercice de la responsabilité ou la réglementation comme système permettant un exercice plus juste de la liberté dans la société, c'est la question du libéralisme et du fonctionnement social.

Cette dimension a été longtemps la spécificité du risque routier : risque accepté parce que personnel et assumé, assumé parce que perçu comme maîtrisé.

LA PROBLÉMATIQUE ASSURANTIELLE – LE RISQUE MORAL

En cas d'accident, l'assurance responsabilité civile obligatoire protège tant la victime que l'auteur contre les conséquences financières, parfois tragiques, pouvant découler du sinistre.

La question de l'assurance comme réducteur des comportements de prévention, comme facteur de déresponsabilisation, comme facteur de prise de risque est moins évidente par la personnalisation des risques et le surcoût de l'assurance jeune.

4. Annexe

Une ou des responsabilités ?

R Ogien[1] propose une « typologie sommaire » de la responsabilité.

La **responsabilité-émotion** : responsable évoque plutôt un sentiment, une émotion → le remords, le regret, la culpabilité (cf « se sentir responsable »).

La **responsabilité-action** : être responsable signifie agir consciemment, volontairement, intentionnellement.

La **responsabilité-vertu** : responsable qualifie une sorte de caractère → avisé, prudent, mais aussi soucieux du bien d'autrui(cf « une personne responsable »).

La **responsabilité-devoir** : la responsabilité renvoie à des devoirs ou à des obligations liés à un engagement, un rôle, une fonction.

La **responsabilité-cause** : être responsable signifie « être la cause de ».

La **responsabilité-sanction** : responsable signifie « passible d'une sanction » ou « dans l'obligation d'une réparation » (cf « être responsable du dommage subi par »).

Ces différentes dimensions se retrouvent dans le domaine de la conduite.

La communication s'appuie plutôt sur la première.

La réglementation et l'éducation veulent développer les trois suivantes : le contrôle et la répression sont centrés sur les deux dernières

Références bibliographiques

DEFRANCE Bernard, in « Les idées en Mouvement », mensuel de la Ligue de l'Enseignement, n°38, avril 1996.

DEFRANCE Bernard, **La violence à l'école,** Edition Syros.

[1] R Ogien. Peut on échapper à ses responsabilités ? Nouvel Observateur hors série n°32 p 52 53

SYNTHESE DE L'ATELIER B

Comment renforcer la responsabilité de chacun et la capacité à l'exercer ?

Les participants de cet atelier se demandent ce que signifie « être responsable » pour un jeune dans le domaine de la Sécurité Routière.

→ Il peut s'agir de se responsabiliser par rapport à des règles.

→ Il peut s'agir de la responsabilité légale par rapport aux autres jeunes ; par exemple la création d'une organisation de prévention dans l'organisation des soirées étudiantes pour que « la fête » ait lieu dans de bonnes conditions.

→ Il peut aussi s'agir de la responsabilité du passager par rapport au conducteur.

Les réflexions des jeunes qui peuvent être des facteurs de limitation ou d'absence de prise de responsabilité sont du type :

→ c'est à l'autre de s'en occuper

→ je ne suis pas concerné

→ on ne veut pas être « fliqué », trop d'encadrement peut être déstabilisant

→ les vieux boivent plus que les jeunes

→ on a besoin de sensations

→ on refuse cette société

Que peut-on faire pour améliorer la prise de conscience de la responsabilité des jeunes ?

→ Démarrer la prévention et l'éducation très tôt, dès l'école maternelle et en continu.

→ Valoriser le travail des filles par rapport aux garçons.

→ Créer des réseaux de parents avec des professionnels pour lutter contre l'isolement des parents isolés avec leurs problèmes sans solutions, et pour les informer sur les comportements à risques.

→ Faire travailler les jeunes, en particulier ceux qui sont en situation d'échec, sur l'estime de soi.

→ Réveiller chez les adultes la responsabilité collective par rapport à l'échec.

→ Proposer aux jeunes de passer l'AFPS, ce qui permet de prendre conscience de sa valeur et de sa fragilité. Ce diplôme valorisant peut faire prendre conscience de la capacité à être utile.

→ Faire entrer le jeune dans une démarche de construction.

→ Améliorer les conditions de passage du permis de conduire, devenu outil social et dont l'incertitude de la réussite développe un stress intense.

En conclusion, ce qui paraît important pour permettre la prise de conscience de la responsabilité des jeunes sur la route, c'est :

→ valoriser ce qui est positif en eux plutôt que de sanctionner.

→ Leur permettre de se valoriser vis à vis de ses pairs.

→ Travailler sur les valeurs de la vie.

→ Faire reconnaître aux adultes ces valeurs.

→ Laisser du temps…

Atelier C
Quelles formes d'organisation collective pour réduire les risques ?

Animatrice : Renée GROZ / Sécurité Routière / Préfecture du Rhône
Rapporteur : Lucie PELOSSE / CRAES-CRIPS

NOTE PREPARATOIRE

1. Problématique :

Les données épidémiologiques relatives aux accidents de la route des jeunes font état d'un lien fort entre les accidents et le retour des loisirs nocturnes de fin de semaine. En effet, la conduite sous l'influence de l'alcool, la sur-occupation du véhicule (souvent 5 jeunes à bord d'un même véhicule), la fatigue sont autant de facteurs de risque qui augmentent le nombre d'accidents dans ce type de contexte. Un des axes de travail sur le lien entre retour de loisirs nocturnes et accidents réside dans l'organisation collective qui peur réduire les risques.

2. Objectifs :

Le premier objectif de cet atelier est d'échanger autour des formes d'organisation collective possibles, des expériences menées et des évaluations déjà réalisées. Le second objectif est de réfléchir sur les moyens d'impulser des dynamiques de planification des loisirs nocturnes et d'encourager l'appropriation des formes d'organisation collective parmi des groupes de jeunes. Cet ensemble de réflexions servira de base pour le contenu du guide.

3. Quelles organisations possibles ?

Dans la mesure où le risque majeur dans ce type de circonstance demeure l'alcool, les formes d'organisation, de gestion collective possibles pour réduire les risques s'attachent essentiellement aux modes de gestion de l'alcool au volant. Ces derniers servent de base de travail et nécessitent qu'ils soient complétés en fonction des autres facteurs de risque en jeu.
Renoncer à conduire lorsqu'on a bu en excès peut se traduire par des comportements plus ou moins efficaces.

Modes de gestion du problème de l'alcool et de la fatigue au volant

<table>
<tr><th colspan="2">SE FAIRE RECONDUIRE PAR UNE TIERS</th></tr>
<tr><td>Planifié
→ Personne désignée dans un groupe/couple[1]
→ Location d'un car avec chauffeur
→ Location de petit bus
→ Navettes nocturnes (peu généralisé)
→ Taxi avec ticket de réduction</td><td>Non planifié
→ Copains/partenaires
→ Taxi
→ Autres tiers (tenanciers, police…)</td></tr>
<tr><td colspan="2">→ Bénévoles d'association (Nez rouge, voiture and co)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Attendre que les effets de l'alcool soient dissipés ou rentrer à pied</td></tr>
<tr><td>Planifié
→ Passer la nuit sur place (chalet, Auberge de jeunesse…) ou emporter de quoi passer la nuit sur place au cas où (tente et sac de couchage)</td><td>Non planifié
→ Passer la nuit dans une chambre d'Hôtel
→ Attendre dans l'établissement que les effets de l'alcool soient dissipés [2]
→ Dormir dans la voiture
→ Laisser la voiture et rentrer à pied</td></tr>
<tr><td colspan="2">Conduire malgré tout</td></tr>
<tr><td colspan="2">→ Adaptation de la conduite à son état : pas d'excès de vitesse, pas de dépassements
→ Utilisation d'itinéraires moins susceptibles d'avoir des contrôles de gendarmerie
→ Laisser le volant à un ami "un peu moins ivre " que soi</td></tr>
</table>

Certains éléments proviennent de l' « Evaluation des effets induits de l'opération Nez Rouge ».
Raisons de santé n°21, IUMSP.

1. Le principe du conducteur désigné, appelé « Capitaine de soirée » par la Prévention Routière, est souvent expérimenté en collaboration avec les syndicats de discothèque (boissons gratuites pour le conducteur qui ne boit pas).
2. Pour encourager cela, certaines discothèques ont une gestion des heures d'ouverture décalées par rapport à la distribution d'alcool.

4. Quelles initiatives, quelles expériences ?

De nombreuses initiatives locales, sur l'alcool au volant, se sont déployées dans tous les départements de France, notamment en direction des jeunes. Le montage de ces actions de terrain a pu se faire grâce à un fort partenariat entre : Préfectures, Forces de l'Ordre, Sapeurs Pompiers, Conseils Généraux, Villes, Associations, Clubs sportifs, Discothèques … .

Quelques exemples parmi d'autres

« Si tu as consommé des boissons alcoolisées, ne gâche pas ta soirée, ne prends pas le volant ».

Des exploitants d'établissements de nuit ont signé une charge et se sont engagés à :

→ suspendre une heure avant la fermeture la vente de boissons alcoolisées.

→ Proposer à cette heure critique un service de petits déjeuners en diffusant de la musique moins « agressive ».

→ Inciter les personnes « ivres, fatiguées » à ne pas prendre le volant.

Des dépliants informatifs et des éthylotests ont été mis à disposition des jeunes.

Nuit de la sécurité routière « Cocktail sans alcool, le zeste de bonne conduite ».

Près de 70 discothèques du département du Finistère ont participé simultanément à cette action. Mise à disposition du SIMALC qui permet de simuler son taux d'alcoolémie sans boire et d'évaluer le temps dont l'organisme a besoin pour éliminer. Distribution de questionnaires de jeux sur le thème de l'alcool, de dépliants … . A la sortie, les jeunes se sont vue remettre des éthylotests, tandis que des taxis étaient proposés aux noctambules ayant dépassé le taux maximal d'alcoolémie.

« Capitaine de soirée »

Durant trois week-ends, une vingtaine d'étudiants en BTS Action Commerciale, se sont rendus dans des boîtes de nuit afin d'inciter les jeunes à désigner un « Capitaine de soirée » qui s'engagerait à ne pas boire d'alcool pour pourvoir raccompagner ses amis en voiture. Des contrôles ont été effectués à la sortie à l'aide d'éthylotests. Ceux qui avaient joué le jeu ont eu la possibilité de gagner des lots par tirage au sort.

VOITURE AND CO

Cette association met en place un système de retour en covoiturage pour les 20 plus grandes soirées franciliennes de l'année. Cela repose sur le principe de conducteur désigné qui s'engage à rester sobre et à ramener les participants. Cette association fonctionne avec des bénévoles.

OPÉRATION NEZ ROUGE

Ce concept a son origine au Canada. Il fait référence à un conte dans lequel un renne aide le Père Noël à retrouver son chemin grâce à son nez rouge. Pendant la période des Fêtes de fin d'année, des groupes de bénévoles se mettent à disposition de la population pour reconduire chez eux, avec leur propre voiture, ceux qui ne se sentent pas en état de prendre le volant.

Concept peu développé en France.

Remarque

Les actions basées sur la remise de ses clés à une autre personne se heurtent à un blocage psychologique parfois irrationnel de la part du conducteur qui a du mal à remettre ses clefs. Ce type d'actions doivent être entourées d'une communication qui soulignent les dimensions positives d'un tel acte.

5. Quelles évaluations ? Quelles questions ?

→ Ces différentes actions posent la question de la responsabilisation : elle varie d'un mode d'organisation à un autre. Le type d'organisation qui prend en charge totalement le jeune (opération nez rouge par exemple) permet-elle une prise de conscience du risque et encourage-t-elle un sentiment de responsabilité ?

→ Certaines actions n'encouragent-elles pas à l'alcoolisation, à la prise de risque ?
(Double effet de l'éthylotest à la sortie des boites qui devient un jeu).

→ En l'absence d'un dispositif de communication ou de gain (boisson non alcoolisée, cadeaux…), les jeunes sont-ils capables de pérenniser un comportement responsable ?

→ Comment valoriser ce type d'action comme un réel travail de prévention, de promotion de la santé ?

→ Comment impulser l'appropriation par les jeunes de ces formes d'organisation ?

→ Ce type d'actions sont valables dans les lieux de loisirs. Le soirées « entre amis » ne peuvent être entourées d'un tel soutien.
(Dans ce cadre là, le principe de conducteur désigné paraît plus adapté).

Il est souhaitable de rendre visible les différents modes d'organisation qui sont complémentaires. Ils offrent un choix d'actions et sont plus ou moins adaptés en fonction du type de soirée. Nécessité de cibler ses actions pour développer des formes d'organisations adéquates.

SYNTHESE DE L'ATELIER C

L'objectif de cet atelier était de réfléchir aux modes d'organisations collectives possibles pour palier par exemple une alcoolisation excessive. Cette question renvoie en effet la plupart du temps aux effets de l'alcool, des substances psycho-actives sur la conduite.

Lors de cet atelier, il y a eu un passage en revue de nombreuses mesures possibles :
→ éthylotest au démarrage de la voiture
→ Obligation dans les discothèques sur le prix des alcools par rapport aux boissons non alcoolisées, sur le nombre de boissons alcoolisées par personnes
→ Système de navettes à la sortie des boîtes
→ Taxi
→ …

Les différents modes de gestion (qu'ils soient planifiés ou non) ont été également déclinés.

Parmi les modes recensés, celui qui promeut le principe du conducteur désigné apparaît comme le plus adapté dans le cadre d'une démarche éducative.
Mais ce modèle pose des questions :
→ les études montrent que c'est souvent la même personne qui joue ce rôle (renforcement d'une tendance). Quel rôle cette personne joue dans le groupe ?
→ Comment identifier cette personne et la valoriser ?

Les différents modes de gestion évoqués posent la question de la responsabilité. Quel degré de responsabilisation ces modes induisent-ils ?
Ces modes nécessitent un travail sur les capacités de planification, d'organisation.
Travail également sur les capacités à se sentir à l'aise en refusant de boire (pratique de groupe).

Evocation de la cassette « Soif de vivre ».

Atelier D
Comment réduire la violence et l'agressivité sur la route ?

Animateur : Laurent LIZÉ / ADES* de la Drôme
Rapporteur : Luc GABRIELLE / ADES et LCVR* de la Drôme

NOTE PREPARATOIRE

Dans les sociétés occidentales, et particulièrement dans la notre, la violence s'exprime surtout sur la route et dans une moindre mesure se retourne contre soi (suicide, tentative de suicide).(1)

Le terme de violence a été mis en avant par la Ligue Contre la Violence Routière, créée en 1983 par Geneviève JURGENSEN. Les conséquences de cette violence se traduisent en Rhône Alpes sur la mortalité des jeunes de 15 à 25 ans (40% due à la route contre 14 % pour le suicide) (2).

En France les jeunes ont 38% plus de probabilité de mourir sur la route que d'être victime d'un homicide. Les politiques publiques mettent l'accent sur 3 points :

→ Au niveau des infrastructures, celles-ci deviennent de plus en plus sûres, la disparition des points noirs, le développement des autoroutes, l'installation d'équipement plus sûr (ronds-points…) sont efficaces et démontrés. Cependant de meilleures routes poussent les conducteurs à aller encore plus vite…

→ Les voitures sont de plus en plus sûres. Pourtant leur masse a cru de façon significative en 10 ans, ainsi que leur vitesse. Tous les modèles peuvent maintenant atteindre 150 km/h (3).

→ Le comportement du conducteur : les limitations de vitesse, le port de la ceinture de sécurité à l'avant, puis à l'arrière, le permis à points, l'abaissement du taux légal d'alcoolémie à 0,5 g/l sont des mesures qui ont prouvé leur efficacité.

Notre société tolère de façon étonnante cette violence : 8000 décès, 154000 blessés en 2001 dont 26200 invalidant.

Une prise de conscience individuelle et collective reste à faire.
Le point majeur est notre appréhension de la conduite, la signification que nous accordons à la voiture : conception féminine : « d'un simple moyen de transport ou investissement »

* Association Départementale d'Education pour la Santé
* Ligue Contre la Violence Routière

masculine, « d'un outil de pouvoir, de puissance, de lutte contre les autres (les femmes ont 2,6 fois moins de risque que les hommes d'être tués sur les routes) ».
La voiture représente un espace privé, le prolongement de la maison, espace clos et rassurant, permettant aussi l'affrontement aux autres qui pourraient violer ce territoire. La rue n'est donc pas vécue comme un espace public à partager (4).

Définitions et mots clefs :

Violence

Sens juridique : *« Actes par lesquels s'expriment l'agressivité et la brutalité de l'homme dirigés contre ses semblables et leur causant de lésions ou des traumatismes plus ou moins graves ».*
Petit robert : *Force brutale pour soumettre quelqu'un.*
Définition donnée dans le « rapport kriegel » sur la violence à la télévision : *« la force déréglée qui porte atteinte à l'intégrité physique ou psychique pour mettre en cause dans un but de domination ou de destruction l'humanité de l'individu ».*

Agressivité

Agression, acte violent et dangerosité… sont des termes qui se substituent aisément les uns aux autres dans le langage courant.
L'agressivité peut se définir comme « tendance à attaquer », c'est un instinct élémentaire, au même titre que la faim, la sexualité…

L'acte violent

Il exprime une agressivité dangereuse.

La dangerosité (terme formé à partir du mot danger…)
Le danger contient à l'origine l'idée d'une domination et d'une puissance arbitraire qui expose à un mal quelconque celui sur lequel elle s'exerce.

Citations

DURKHEIM met en relation « violence et notion d'anomie ». Il postule que les crises, économiques, morales et politiques, entraînent une dérégulation des normes de fonctionnement et des valeurs collectives. La cohésion du groupe ainsi fragilisée favorise l'émergence de comportements violents.

J. P ASSAILLY citant Tocqueville :

Tocqueville nous apprend que « plus on fait reculer un type d'inégalité ou d'insécurité, plus le résidu d'inégalité ou d'insécurité devient insupportable pour la population, et plus cette dernière développe une aversion pour le risque ».
Donc les français ne supportent plus les 500 homicides par an qui « restent » mais tolèrent encore très bien les 8000 tués sur la route… L'accident devrait donc devenir « insupportable » lorsque nous n'aurons plus que 800 tués… Tocqueville avait bien mis le doigt sur le phénomène en miroir des seuils de tolérance à la violence : la diminution de la violence criminelle augmente la sécurité objective et diminue la sécurité subjective…

J. P ASSAILLY citant René Girard :

René GIRARD nous apprend que la violence naît de la rivalité mimétique du désir, lorsque deux hommes ou deux groupes désirent le même bien qui ne puissent être partagé…
Tous les jours un conducteur vient, au mépris des règles élémentaires de sécurité, se coller derrière votre pare-chocs arrière, en klaxonnant et en faisant des appels de phare, des gestes injurieux… Le message est clair : « ce bout de bitume devant n'est pas à toi, il est à moi…car je veux l'emprunter à 160 kms/h et non à 130 kms/h »…

Questions posées à l'atelier

Dans le travail de communication, d'éducation

→ Comment travailler les valeurs du vivre ensemble, du partage de la route ?

→ Comment retrouver un fonctionnement citoyen ?

→ Comment resituer le vivre ensemble sur la route dans un vivre ensemble plus large ?

→ Comment prendre en compte la composante identitaire qui peut être derrière l'agressivité et dont la conduite peut être un vecteur privilégié ?

→ Jusqu'ou prendre en compte la dynamique intime des personnes, la double dimension de l'agressivité, constructrice et destructrice ?

→ Comment faire prendre conscience des règles, des lois comme outils de contrôle de nos pulsions violentes, de notre envie d'écraser l'autre ?

→ Comment renforcer la prise de conscience de la violence qu'on impose aux autres par sa conduite sans forcément s'en rendre compte ?

→ Comment travailler le déni de la violence qu'on impose aux autres par ses comportements ?

SYNTHESE DE L'ATELIER D

Comment réduire la violence, l'agressivité sur la route ?

Le groupe est composé de personnes très impliquées dans la sécurité routière, avec notamment deux motards de la CRS 49 animant la piste Percigone où se passe le BSR et deux éducateurs spécialisés, l'un utilisant comme outil la conduite accompagnée.
Une réflexion s'est faite sur la définition de la violence :

→ Comportements incivils avec violence verbale ou même coups à l'occasion de l'usage de la voiture (conflit après un petit accrochage, rivalité pour une place de parking…).

→ Violences pouvant découler de la prise de risque sur la route, prise de risque parfois mal perçue.

Seule une approche systémique, envisageant l'interaction de nombreux facteurs, peut être opérationnelle :

→ La voiture est un espace privé, mais très complexe, avec en plus de la conduite, de la nécessaire vigilance au monde extérieur, des outils nouveaux difficiles à maîtriser (climatisation, auto-radio, téléphone portable…) ;

→ Expression de l'individualisme ambiant « je vis ma vie et aux autres de s'adapter à mon comportement ». Pour certains jeunes déstructurés, un simple dépassement, surtout par d'autres jeunes, est vécu comme une agression.

→ La conduite en soi est très complexe, stressante, poussant à passage à l'acte violent.

→ Pression de la publicité, de certains films comme « Taxi 1 et 2 ».

→ Plaisir, sensation de vitesse, surtout chez les motards.

→ Enfin, **on conduit comme on est dans la vie.**

Les propositions ne peuvent être que très variées :

→ Pour avoir conscience de l'autre, il faut avoir conscience de sa propre vulnérabilité.

→ Apprentissage de la conduite :pour une meilleure appréciation du risque, il ne faut pas se borner à 230 H de conduite pour avoir le permis de conduire. Pourquoi pas un « chèque conduite », comme les chèques culture ou sport, pour qu'un jeune conducteur ait réellement les moyens d'apprendre la conduite.

→ Meilleure connaissance du risque routier en développant l'usage d'outils pédagogiques adaptés (testo-choc, vidéo de crash-test, tests psychosensoriels…).

→ Rôle des parents qui doivent être présents (comment vais-je conduire mon cyclo si mes parents ne savent même pas dans quel établissement d'enseignement je suis scolarisé ?).

→ Enfin, lors de la découverte du risque routier, l'éducation ne peut se séparer du rappel de la loi, qui est ainsi expliquée et peut donc être intériorisée.

Atelier E
Comment agir sur les représentations sociales et médiatiques qui valorisent les prises de risque ?

Animateurs : Christelle GROSSO et Alain DOUILLER / ADES du Rhône
Rapporteur : Gilles DE ANGELIS / URCAM * Rhône Alpes

NOTE PREPARATOIRE

1. Objectif

L'objectif de cet atelier est de travailler sur les images (publicitaires, cinématographiques et des jeux vidéos), de voir ce qu'elles valorisent en terme de qualités, normes, …
Au delà de ce décryptage du sens véhiculé par différents médias, notre réflexion portera sur les modalités possibles d'un travail pédagogique avec les jeunes.

2. Contexte

Les images associées aux moyens de transports motorisés et à la conduite automobile véhiculent souvent des valeurs telles que la puissance, la virilité, la vitesse, …
Par ailleurs, la société associe fréquemment la performance à la capacité de prendre des risques extrêmes. Ces valeurs, sous forme de représentations collectives véhiculées par la société et par l'industrie automobile, les médias, le cinéma, les jeux et la publicité renforcent les représentations individuelles à l'origine des comportements de prise de risque.

3. Déroulement de l'atelier

Nous proposerons, à partir de quelques documents, de décrypter les valeurs auxquelles renvoient ces images. Cette démarche de mise à distance avec les valeurs imposées par les images constitue en soi une démarche éducative.

Mais il est sans doute possible de pousser plus loin le travail pédagogique en questionnant nos propres représentations, valeurs… ou celles des jeunes. Sommes-nous en accord ou en désaccord avec les valeurs imposées par les images ? Quelles sont les nôtres ? Dans quelle mesure ces dernières pourraient privilégier des prises de risque « contrôlées » ?

* Union Régionale des Caisses de l'Assurance Maladie

Nous faisons l'hypothèse que cette confrontation peut avoir un double intérêt :

→ mettre à distance des systèmes de représentations et de normes imposés de façon inconsciente et aliénante

→ Interroger, en les confrontant, nos propres systèmes de valeurs.

Pistes d'action possibles à évoquer

→ Former les jeunes au décryptage de l'image ?

→ Animations d' « Images et santé »

SYNTHESE DE L'ATELIER E

L'objectif des cet atelier était, à partir d'un travail sur les images, de voir ce qu'elles valorisent en termes de valeurs et d'en dégager les modalités possibles d'un travail pédagogique avec les jeunes.

La consigne pour les membres de l'atelier s'articulait en trois temps :
1. A partir des exemples présentés, amener chacun à réagir en indiquant les qualificatifs et valeurs repérés.
2. Confronter ces valeurs détectées avec les siennes.
3. Discuter la validité de cette confrontation et en trier des enseignements et recommandations pour des actions possibles avec des jeunes.

Le premier support utilisé était un extrait du film « Taxi ». Les valeurs, ou plutôt les contre-valeurs repérées ont été les suivantes :
→ Valorisation de la puissance, de la maîtrise de soi-même et de la technologie, projection au travers de l'automobile
→ Ridiculiser la loi et ses représentants
→ Sensualité de la conduite
→ Déni et mépris des autres
→ Dépassement de soi ; sortie du réel ; le chauffeur devient pilote ; phénomène du tunning.

Les supports utilisés ensuite consistaient en des publicités extraites de magazines. Les slogans repérés sont illustratifs :
« Belle comme au premier jour »
« Pajero pour homme »,
« Les journées infidèles : devenez fidèles à Honda »
« la voiture qui va plus vite que les mentalités »
« vous aviez toujours rêvé de sortir du lot ? »….
Les valeurs repérées sont celles de la séduction, de la domination, de l'agression, du machisme, mais aussi l'appartenance à une élite, le mythe de l'invulnérabilité.

Le troisième support analysé était la notice d'un jeu vidéo grand public dont l'objet est de nous faire devenir un parrain de la Mafia en réalisant des missions criminelles, y compris en volant des automobiles. Ce jeu provoque un renversement complet des valeurs avec une apologie de la transgression, la dérision des règles sociales, l'apologie de la violence, avec une dimension cathartique.

Le deuxième temps de l'atelier visait à déterminer les valeurs à opposer à ces contre-valeurs, dans le cadre d'une mise en situation. Cette stratégie d'animation n'a cependant pas paru pertinente et ce pour deux raisons :

1. Les valeurs ou plutôt les contre-valeurs véhiculées par ces médias sont celles que chacun peut connaître à un moment ou à un autre : se valoriser, montrer sa maîtrise, sa puissance…
2. L'énonciation des contre-valeurs véhiculées par ces supports médiatiques induit forcément une liste des valeurs telles que le respect, la tolérance… dans lesquelles chacun est censé se reconnaître.

L'énonciation de ces valeurs positives ne provoque pas pour autant un réel travail sur les représentations de la part des jeunes. Le risque est en effet d'obtenir des réponses pour faire plaisir à l'animateur, sans qu'il y ait travail sur les représentations.

La question centrale à travailler est celle-ci : comment résister à ces contre-valeurs, ce qui dépasse largement la simple question de la sécurité routière.

Ce mode de confrontation aux images, d'énonciation des valeurs et contre-valeurs véhiculées ne semble donc pas suffisant en lui-même en tant que modalité d'action.

L'atelier s'est cependant clos sur une note optimiste : les jeunes et les moins jeunes sont-ils vraiment dupes sur les valeurs véhiculées ?

Comme l'indique JP Assailly, les médias ne véhiculent-ils pas leur propre contrepoison ?

> SYNTHESE ET MISE EN PERSPECTIVES

Patrick PELEGE / Coordinateur du CRIPS

Une première remarque à propos de l'intitulé du séminaire : le concept de la réduction des risques est emprunté au champ de la toxicomanie, en particulier lié à la volonté de réduire les risques infectieux et sexuels liés à l'infection du VIH/sida mais aussi celui du VHC. C'est donc une affiliation dans laquelle nous nous reconnaissons puisque nous pensons, avec d'autres, que ce concept de réduction des risques convient bien dès qu'il s'agit d'intervenir à partir d'un cadre public dans les comportements intimes : il ne viendrait à l'idée de personne de proscrire toute forme d'activité sexuelle, au risque de mettre en péril l'histoire de l'humanité, mais de participer à l'information, à l'éducation sur les risques sexuels, sans porter des jugements discriminants sur le plan éthique auprès de celles et ceux qui s'exposent au sein de l'intimité à certains risques infectieux.

En fait, nous voudrions faire trois autres remarques suite à ce que nous avons entendu tout au long de cette journée, dans les différents exposés de la matinée et dans la restitution des ateliers qui vient d'avoir lieu. Pari délicat car établi sur une certaine improvisation, mais le risque est pris et nous espérons que la confiance qui nous est accordée dans cette périlleuse aventure sera indulgente…

La question du temps et du passage

Dans un contexte sociétal contemporain qui fonctionne comme beaucoup d'adolescents dans le registre du « tout, tout seul et tout de suite », nous repérons combien la question de la liaison, de l'inscription dans le temps est une dimension à prendre en considération dans toute stratégie de prévention qui se veut opérationnelle. La question identitaire passe souvent par un processus de liaison-déliaison dans l'ordre des générations et la prise de risque que recouvre le fait de devenir grand et de s'émanciper renvoie à la place et aux places qui permettent aux uns et aux autres de se situer dans l'ordre des générations. Or je ne pense pas que ce soit aux enfants de se situer à la place de leurs aînés et vice-versa. Les plus jeunes d'entre nous ont à se situer dans un ordre généalogique et générationnel et ce temps du passage, qui passe par le fait de conduire seul ou de conduire ses pairs, passe symboliquement par la possibilité de s'affranchir des premières et premiers guides de la conduite. Il nous semble que les prises de risque automobiles (auto-mobile, se mouvoir soi même) ont à voir avec les mises en preuves et à l'épreuve des conduites (affectives, émotionnelles, sensationnelles et sensuelles). C'est par le corps (et son essence) que l'existence se prouve et s'éprouve, dans une société qui cultive

plutôt la dimension imaginaire (des images) à celle du symbolique (qui donne du sens). C'est la fameuse liaison établie par Jacques Lacan entre le réel, l'imaginaire et le symbolique…

La dimension sexuée

Il a été souligné, à plusieurs reprises, combien les prises de risque (et les passages à l'acte), la maîtrise des véhicules, les rites de conduite, comprenaient une dimension sexuée en posant la question des représentations de la masculinité et de la féminité. Dans une société qui cultive l'égalité des sexes et l'androgynie de rapports sociaux, on peut faire l'hypothèse, comme d'autres avant nous, au regard de ce que disent des adolescents, que la voiture est un lieu social qui permet de se prouver sa propre capacité de virilité. Avoir le permis, se permettre des gestes ou des conduites qui peuvent être interdits (le non-port du casque, celui de la ceinture, le non-respect des limitations de vitesse) sont autant de rituels et d'étapes qui permettent de franchir le monde de l'enfance (celui des protections réelles et symboliques) pour atteindre et ressentir celui du monde adulte (celui de l'autorité, celui qui autorise). Se conduire seul, conduire d'autres (souvent du même âge), représente pour les garçons - qui ont plus de mal à se séparer symboliquement et réellement d'un monde maternant et surprotecteur - une capacité d'affranchissement et de détachement, en prouvant devant les autres combien les capacités deviennent effectives en affectant de ne pas prendre en considération les conseils de précaution (soit en les bravant, soit en s'y soustrayant). Autrement dit, la quête identitaire de certains garçons au volant ou en conduisant des véhicules se fait soit dans l'excès (les sens interdits, la vitesse…), soit dans l'esquive.

Le sens de la prévention

La dernière remarque que nous voulons émettre est à la fois une question largement débattue mais qui garde toute son actualité, au moment où les campagnes de prévention et le climat contemporain semblent privilégier les dimensions de la visibilité, des images choc et de la répression des conduites repérées comme dangereuses. Prévenir est il à entendre comme venir avant (pré-venir) ou venir près (auprès) ? La prévention est-elle là pour mieux culpabiliser et stigmatiser des conduites déviantes (le prévenu est un terme judiciaire qui indique celui qui a commis un délit) ou vient elle dans le sens de l'appropriation de la loi, de la responsabilité et de l'altérité ? Autrement dit, si comme nous l'entendons, la responsabilité est la capacité de répondre devant autrui des actes posés, la prévention aurait pour mission non pas tellement de charger les egos et de tenter de les changer, mais de donner place aux alters, aux autres, pour renouer avec la loi du monde, qui lie et relie dans les sociétés laïques. La loi n'est pas seulement l'affaire de la police, mais de nous tous qui sommes à même de donner du sens au

quotidien avec la chose et l'espace public, plus qu'aux individualités atomisées et déliées de toute attache. Si la loi est la symbolique qui réunit nos diversités respectives, nous prônons des actions communes et publiques pour que chacune et chacun puissent s'approprier, en son temps et son heure, les risques encourus. Autrement dit, si nous pouvons agir et transmettre des savoirs et des savoirs-faire dans le domaine de la connaissance des risques encourus, il nous semble prudent de ne pas tenter de se substituer aux êtres qui savent ou tentent de savoir quelle est la meilleure route à emprunter pour leur existence.

Pour terminer, soulignons à l'appui des travaux sur la dimension éthique (ceux d'E.Lévinas et P.Ricoeur), qu'un des risques majeurs à toute relation qui se veut aidante est celui de l'incommunicabilité non pas entre deux individus qui peuvent toujours à titre personnel chercher à adopter le langage de l'autre, mais plutôt de deux mondes qui ne s'appréhenderaient plus comme appartenant au même univers symbolique. Leurs référents culturels (entre aidants et aidés) risquent de se dissocier plutôt que de s'associer, de s'opposer au lieu de s'adjoindre. Le travail d'analyse que nous aurions à faire sur nos pratiques vise à maintenir un équilibre entre « mêmeté » et différence, pour favoriser la rencontre du semblable dans l'être différent de soi, et de ne jamais tenter de faire le bien d'autrui mais plutôt de bien faire ce qui nous légitime dans nos actions de prévention.

BIBLIOGRAPHIE

- ASSAILLY Jean-Pascal , Les jeunes et le risque, Editions Vigot, Paris, 1992
- ASSAILLY Jean-Pascal, La mortalité chez les jeunes, Paris : PUF Que sais-je ? 2001
- ASSAILLY Jean-Pascal, **Sur la route, les conduites à risque,** in Revue Toxibase n°2, juin 2001
- ASSAILLY Jean-Pascal, **Enfance, adolescence et peur de l'accident**, in Recherche, Transports et Sécurité n°22
- BARJONET Pierre-Emmanuel et SAAD F. **La vitesse : son image et son usage**, in Recherche, Transports et Sécurité juin 1986
- BARJONET Pierre-Emmanuel, **Le risque et ses représentations**, in Recherche, Transports et Sécurité janvier 1984
- CHIRON Mireille et LE BRETON-GADEGBEKU Blandine, La prise de risque chez les étudiants, Rapport INRETS n°226, Avril 2000
- COLLARD Jehanne et LACAN Jean-François, Le scandale de la sécurité routière : à qui profite le crime ?, Albin Michel 2001
- DEBRAY R., GUILLAUME M.- **Automobile** - Les cahiers de médiologie n° 12, 2001/07-12.- 7-293p
- ESTERLE-HEDIBEL Maryse, Pour une prévention de la mortalité des jeunes par accidents de la circulation : étude anthropologique des représentations du risque routier et des suites de l'accident grave, Montrouge FRA, 1994
- ESTERLE – HEDIBEL Maryse- **Au risque de ne pas vieillir… : Les jeunes et le risque routier**, in THS . La revue des addictions vol.1, Hors-série, 1999/12
- GALLAND Olivier, Les jeunes, Paris, la découverte,1996
- LASCOUMES P. Construction sociale des risques et contrôle du vivant. in Revue Prévenir, 1993
- **LE BRETON David,** Moi, mauvais conducteur ? Jamais !.- **Libération, 6 février 2001**

- LE BRETON David (Ss la direction de) **L'adolescence à risque : Corps à corps avec le monde,** Autrement- Coll. Mutations, Paris, 2002
- LE BRETON David, Passions du risque, édition Métailié, Paris, 1990
- LE BRETON David, Conduites à risque. Des jeux de mort au jeu de vivre, PUF, Paris, 2002
- LE QUEAU Pierre et OLM Christine, Le risque routier chez les jeunes, rapport du Crédoc, Sept. 2000
- MEYER T., DELHOMME P. **Quand chacun pense être moins exposé que les autres aux risques mais plus réceptif aux messages de prévention pour la santé** - Santé Publique vol. 12, n° 2, 2000
- PERETTI-WATEL Patrick, Sociologie du risque, A.Colin Collection U, série "sociologie" , Paris, 2000
- PERETTI-WATEL Patrick, **Peur, danger, menace... Le poids des représentations,** in Sciences Humaines n° 124, février 2002
- RENOUARD JM. Les représentations de la délinquance routière chez les conducteurs condamnés, CESDIP, Questions pénales IX 1, janvier 1996
- SANDRIN-BERTHON Brigitte (Ss la direction de) Apprendre la santé à l'école, ESF, Paris, 1997
- Chroniques d'une guerre non déclarée, INJEP, octobre 2000
- Evaluation des effets induits par l'opération Nez Rouge. INSTITUT UNIVERSITAIRE DE MEDECINE SOCIALE ET PREVENTIVE LAUSANNE Raisons de santé 21, 1998
- Evaluation des opérations « capitaine de soirée », Fors Recherche sociale juin 2001. (pour la Prévention Routière)
- Les accidents de la circulation routière, Dossier documentaire de la Conférence Nationale de Santé 2001
- Les accidents de la circulation : un problème de santé chez les jeunes de 15-24 ans en Rhône Alpes, Lyon, ORS, mai 2001
- Prévention des traumatismes et des accidents, Collections Séminaire, éditions CFES. Septembre 1996
- Dossier : Des adolescents dans la circulation in Circuler janvier-février 1991
- Dossier documentaire « Images et santé », Actes du séminaire à paraître. ADES du Rhône, 2002

PUBLICATIONS CRAES – CRIPS

> La prise de risques des jeunes sur la route : Pourquoi ? Comment ?
Séminaire CRAES-CRIPS avec ASSAILLY J-P, NARRING F. - Mai 2001

> La prise de risques des jeunes sur la route : Que disent les jeunes, quelles stratégies d'interventions ?
Séminaire CRAES-CRIPS avec ASSAILLY J-P, NARRING F., GUYOTOT P., AIT EL CADI H. , Févier 2002

> La prise de risques des jeunes sur la route . La prévention des traumatismes : l'apport de la recherche internationale.
Séminaire CRAES-CRIPS avec M. BANTUELLE, juillet 2002

CRAES-CRIPS

9, Quai Jean Moulin
69001 LYON

T : 04 72 00 55 70
F : 04 72 00 07 53
www.craes-crips.org